

Handley Page Transport Ltd. – London–Paris–Basel–Zürich 16.8.1923

(Transcript of correspondence and documents 1919-1924)

Basel, den 30. Juli 1919

Herrn Oberst Mylius-Passavant, Präsident des Vereins für Schweizer Aviatik, Basel

Wir beziehen uns auf die im Hotel Univers abgehaltene Versammlung von Initianten behufs Anschluss von Basel an die schweizerischen aviatischen Bestrebungen, und beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass es uns gelungen ist, die Generalvertretung der englischen Fluggesellschaft Handley-Page für die Schweiz zu erhalten.

Wir sind bereit, uns Ihrem Unternehmen anzuschliessen und uns zur Verfügung zu stellen, um im Verein mit der englischen Gesellschaft, die nötigen Schritte zu ergreifen für die Errichtung eines kontinentalen und innerschweizerischen Flugdienstes.

Wir gewärtigen gerne Ihre Rückäusserung und zeichnen

mit vorzüglicher Hochachtung

ppa. **Act. Ges. Zwilchenbart** (*Albert Stohler?*)

December 7th, 1922

Major E.M.G. A. Isler, Director of Civil Aviation, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland

Sir,

Since September 1919 our Company has carried on an Air Service between London and Paris, and for part of that period a Service between London–Brussels and London–Amsterdam.

The result achieved have been remarkable, this year our Company having carried no less than 42% of all the traffic between London and Paris, in spite of there being four other competing Companies. Of these Companies the three British Companies carried approximately 75% of all the traffic and the two French Companies the remaining 25%. The total number of passengers this year between London and Paris will be about 10'000.

The subsidy arrangements with the British Air Ministry have now been changed, so that the three British Companies now operate on separate routes, and we are the only Company to be subsidised by the British Air Ministry between London and Paris and for any extensions southward and eastward therefrom.

We have had under consideration the question of extensions eastward to Switzerland, either to such centres as Lausanne or Basle. These centres represent a days journey by air from England, and would enable a passenger, by catching the night train, to arrive in Milan or Turin early the next morning instead of in the afternoon.

If an Italian Air Service is started in Italy in conjunction with this route, it would provide the beginning of an air route to India.

We have two alternative routes which we could consider for these, either southward from Paris to Marseilles and thus to Italy, or through Switzerland on the line indicated above.

If these eastward and southern developments are decided upon, the choice as to the route to be followed will depend upon the support which is forthcoming on these routes. Such support must, at the present time, include a subsidy, apart from the receipts from passenger traffic. The experience on the London–Paris Air route has been that British passengers patronise the British Air lines rather than those of the French, so that we are of the opinion that the passengers' patronage of the existing Air line from Paris to Lausanne is hardly a good criterion, of the traffic that would be forthcoming were we to extend beyond Paris.

We are at the present time discussing with the British Air Ministry the question of a subsidy for this route, and the question has naturally arisen, whether the Swiss Government would be prepared to aid in the establishment of the route, and if so to what extent.

We should be delighted to go further into this matter or to lay proposals before you if the present time is opportune, or to arrange for a conference in Paris during the forthcoming International Air Exhibition there, or in Switzerland.

We are, Sir, Your obedient Servants,

For and on behalf of **HANDLEY PAGE TRANSPORT LIMITED.**

F. Handley Page, Director. pp. ha

February 24th, 1923.

Monsieur E. Charbonnier, Département des Travaux Publics, Genève.

Dear Sir,

We are in receipt of and thank you for your letter of the 19th February. The details of the Aerodrome are exceedingly interesting, but we are afraid that a service between London and Geneva – probably via Paris – is not possible at the present time without a subsidy given by either the British or the Swiss Government.

We should be only too pleased to take the matter up our Government here, with a view to seeing whether such a subsidy were possible, if there were any prospect of a subsidy being forthcoming from Switzerland.

We should be glad to learn whether you would be able to forward any proposals to us in regard to such a subsidised service.

Yours faithfully,

For and behalf of **HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.**

(s) Handley Page, Director

Genève, le 26 Février 1923.

A l'Office Aérien Fédéral, à Berne.

Projet–ligne: Londres–Genève.

Monsieur le Directeur,

La Compagnie des Messageries Aériennes de Paris nous ayant informé que le service Aérien des lignes Paris–Lausanne–Genève et Lyon–Genève serait suspendu pendant l'année 1923; sachant d'autre part, que la Cie „Handley Page“ de Londres étudiait la création d'un service aérien entre Londres et Genève, j'ai cru devoir rappeler à cette Compagnie, avec laquelle nous sommes déjà en relation, les caractéristiques de notre aérodrome et les perfectionnements qui y ont été apportés jusqu'à ce jour.

La Cie „Handley Page“ vient de répondre à notre communication par la lettre dont je vous remets copie dans son texte original. Il résulte de cette correspondance que la dite Compagnie se trouverait en meilleure posture auprès du Gouvernement britannique pour obtenir de ce dernier une subvention destinée à appuyer la création de la ligne projetée, si elle était assurée de la participation financière du Gouvernement suisse à cette même ligne.

Nous savons que votre Administration dispose de certains crédits destinés à encourager les initiatives intéressantes; je me permets donc de vous signaler celle-ci en vous demandant de vouloir bien nous faire connaître l'allocation que vous seriez disposés éventuellement à assurer pour faciliter l'exploitation de cette ligne.

Dans l'attente de votre réponse que j'ose espérer favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

**République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)**

Annexe: 1 copie de lettre

Berne, le 12 mars 1923

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 26 février, par laquelle vous nous demandiez de vous faire connaître le montant des subventions que nous pourrions accorder à une ligne aérienne Londres–Genève, exploitée par la Compagnie anglaise Handley-Page.

Nous devons vous dire que ce projet nous est en lui-même très sympathique et que nous en avons informé le Chef du Département.

Cependant, il nous serait impossible avec les crédits limités que nous avons, de subventionner directement cette ligne car, il est compréhensible que l'aide financière que nous pouvons fournir aux entreprises d'aviation, doit en tout premier lieu aller aux entreprises suisses qui assurent des services réguliers. Pour cette année, le montant des subventions prévues au budget devra être employé pour subventionner la ligne Genève–Nuremberg ou Munich, qui sera exploitée par la Société Ad Astra.

Par contre, il n'est pas impossible que vous puissiez obtenir une participation financière de la part de l'Administration des Postes, si la ligne Londres–Genève projetée, devrait assurer régulièrement le transport du courrier postal.

Une demande dans ce sens devrait être faite alors directement à la Direction Générale des Postes, en lui indiquant, la fréquence du service, l'horaire, les correspondances prévues aux différentes étapes et, tous renseignements lui permettant de prendre une décision.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (Isler)

London N.W.2., April 5th. 1923.

Monsieur E. Charbonnier, Département des Travaux Publics.- Genève.

Dear Sir,

We have now had an opportunity of discussing a timetable with the various people interested, and are able to reply to your letter of March 15th.

The mid-day service which leaves London at 12 o'clock and arrives in Paris about 2-30 p.m., would be the one with which the Swiss service would connect up the best, as on the English side this service connects up with the early service leaving Manchester first thing in the morning. We would propose a daily service leaving Paris about 3-30 and arriving in Geneva about 5-30 to 6 o'clock. The same machine would leave at, say, 9-30 the next morning to connect up with the machine from Paris to London. With such a service it would be possible to run through from the north of England to Switzerland in a day, compared with the two days journey at the present time.

We do not know whether the line Geneva–Nuremberg or Munich is one of which there would be a good deal of traffic, which the Ad Astra Society will exploit, but we would suggest for your consideration that representations might be made to this Company for a joint service to Paris, as a good deal more traffic is likely to result from this service than from the German one, or alternatively that a line from Geneva to Marseilles with connection from Geneva to Paris, would also be well patronised.

We shall be very pleased to have your further particulars.

and remain Yours Faithfully,

For and on behalf of **HANDLEY PAGE TRANSPORT LIMITED**

(s) F. Handley Page, Director.

17. IV. 23	Eidg. Luftamt	Linie London–Paris–Basel	Zeitersparnis	
	Schiffs- & Bahn-Std.	Flug & Bahn n. Italien & Auto	Zeitersparnis	do. in %
Paris–Basel	8,5	3 ½ & 1 ½ = 5	3,5 Std.	40 %
London–Basel	15	7 & 1 = 8	7	46 %
Paris–Mailand	18 Simplon	13 & 2 = 15	3	17 %
London–Mailand	27	16 ½ & 1 ½ = 18	9	33 %
Ungefähr gleich gross ist der Zeitgewinn für London–Genua, resp Turin resp Venedig oder Triest.				
London–Rom	45	31 & 1 ½ = 32 ½	13 ½	30 %

Flugplan-Projekt:	London ab	12 h
	Paris an	15 h 30
	Paris ab	16 h
	Basel an	20 h

Für Autofahrten zu & von Flugplätzen ist gerechnet:

London	½ Std.
Paris	1 Std
Basel	¼ Std
Mailand	1 Std
Rom	1 Std

Ein Vorteil liegt auch darin, dass man in London erst um 12 h wegfährt (statt per Bahn um 10 h) und somit am Vormittag noch Geschäfte erledigen kann.

An den Herrn Postkursinspektor mit der Bitte, diese Zeitangaben nachzuprüfen & sich über den postalischen Wert dieses Projektes auszusprechen, besonders auch für den Fall, dass die Mittel nur reichen würden für Durchführung des Fluges dreimal wöchentlich statt täglich.

17.IV.23. Eidg. Luftamt: (J)

Genève, le 24 avril 1923.

A Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral à Berne.

Monsieur le Directeur,

Comme suite à ma lettre du 26 Février dernier et en réponse à votre dernière du 12 Mars écoulé, relatives au projet de ligne aérienne „Londres–Genève,, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre orientation, copie (texte et traduction) de la récente lettre que m'adresse la Cie „Handley-Page“ de Londres à ce sujet.-

Dans sa séance de ce jour, 24 ct., le Conseil d'Etat a envoyé une lettre au Département fédéral des Chemins de fer pour attirer son attention sur l'intérêt qu'il y aurait à appuyer la création d'un tel service et pour lui demander quelles facilités il serait éventuellement disposé à consentir en faveur de ce projet. Pour ce qui nous concerne, nous croyons vous avoir dit déjà que le Gouvernement cantonal accorderait à cette Compagnie les mêmes avantages qu'aux autres, savoir: l'utilisation gratuite du terrain, des hangars, de la T.S.F. et des chambres pour pilotes,

Veillez bien nous faire connaître votre impression à ce sujet, et agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)

Genève, le 24 avril 1923

Au Département Fédéral des Postes et Chemins de Fer, Berne.

Monsieur le Conseiller fédéral,

Après échange de correspondance avec l'Office aérien fédéral et la Compagnie „Handley Page“ de Londres, nous avons demandé, par lettre du 15 mars dernier, à cette dernière si elle serait en mesure d'organiser un service aérien Londres–Paris–Genève et quel serait, selon elle, l'horaire qui conviendrait le mieux.-

Nous avons reçu le 5 avril courant, une réponse dont nous vous remettons ci-joint une copie (avec la traduction).-

Il nous semble que le service proposé serait de nature à réduire notablement la durée de transport des lettres et colis postaux à destination de Paris et surtout de l'Angleterre, puisqu'un courrier arrivant à Genève par le premier train du matin pourrait atteindre le nord de l'Angleterre le même jour. Le Département des Postes et Télégraphes n'aurait-il pas un intérêt évident à encourager la création d'un tel service.-

Nous venons vous prier de vouloir bien examiner cette question et de nous faire connaître, dès que possible, les facilités que votre administration serait éventuellement disposée à consentir en faveur de ce projet.-

En ce qui nous concerne, nous accorderions à cette Compagnie les mêmes avantages qu'aux autres, c'est-à-dire l'utilisation gratuite du terrain, des hangars, de la T.S.F. et de chambres pour les pilotes.-

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre considération distinguée.-

Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève
Le Chancelier: (...) Le Président: (...)

Zürich, den 24. April 1923.

Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.

Nach uns zugekommenen Nachrichten aus zuverlässiger Quelle ist die Errichtung einer Fluglinie London–Paris–Basel, resp. die Verlängerung der bestehenden über Strassburg hinaus bis Basel, mit Subvention der Eidgenossenschaft geplant.

Die Stadt Zürich, mit ihrem überragenden Personen- und Postverkehr, interessiert sich für diese neue Verkehrseinrichtung und glaubt, Ihnen den Wunsch unterbreiten zu dürfen, es möchte schon von Anfang an die Fortsetzung dieser Luftlinie ins Innere des Landes, nach den grossen Verkehrszentren, in Aussicht genommen werden. Eine Fortsetzung nach Zürich dürfte in allererster Linie in Betracht kommen, einmal wegen des regen Handelsverkehrs unserer Stadt, dann aber auch weil hier der Anschluss vorhanden ist an die ebenfalls in Aussicht genommene Luftlinie Genf–Zürich–München–Berlin. Allgemein halten wir dafür, dass für eine Luftlinie, die an der Grenze der Schweiz aufhört, eine eidgenössische Subvention nicht in Frage kommen sollte. Sollte eine späte Ankunftszeit an der Schweizergrenze das Hindernis zur Fortsetzung sein, so liesse sich, bei den kleinen Distanzen, um die es sich in unserem Lande handelt, die Abflugzeit am Ausgangspunkt sicher eine Kleinigkeit früher legen.

Wir erlauben uns noch darauf hinzuweisen, dass sich die Stadtverwaltung Zürich nach unserem Dafürhalten gegenüber allfälligen Subventionsgesuchen für Luftlinien, die nach Zürich führen, nicht ablehnend verhalten würde.

Wir wären Ihnen für einige Mitteilungen zu dieser Frage sehr dankbar und zeichnen,

Mit vorzüglicher Hochachtung

Verkehrsverein Zürich

Der Präsident: Häberlin Der Direktor des Offiz. Verkehrsbureau: E, Graber

Bern, den 26. April 1923

An das Eidg. Luftamt, Bern

Luftpost.

zur gefl. Kenntnisnahme und Rückäusserung.

Im Namen der Oberpostdirektion, Der Postkursinspektor: Vaucher

Berne, le 26 avril 1923

Monsieur Henri Martin, Conseiller de Légation et Attaché commercial
près de la Légation de Suisse à Londres. W 1., 32 Queen Anne Street.

Monsieur,

Donnant suite à votre demande du 16 dernier, nous avons l'honneur de vous informer que la maison Handley Page a en effet adressé à l'Office aérien fédéral, une proposition pour la création d'un service aérien entre Paris et Bâle, correspondant avec un de ses services de la ligne Londres–Paris. L'Air Ministry se serait en outre déclaré prêt à subventionner cette ligne sur Bâle si les Autorités suisses, de leur côté, étaient disposées à accorder une subvention analogue.

Cette proposition est à l'étude et Mr. le Major Isler, qui est actuellement à Berlin pour discuter avec le Reichsluftamt l'organisation du service Genève–Allemagne, aura le 4 ou 5 mai prochain, une conférence avec Mr. Handley Page, ici à Berne, à ce sujet.

D'autre part, nous ajouterons encore que nous venons de recevoir du Département des Travaux Publics du Canton de Genève, copie d'une lettre de la maison Handley Page, reçue par ce Département ensuite d'une demande qu'il fit auprès de cette Compagnie pour l'organisation d'un service Londres–Paris–Genève. Dans cette lettre la maison Handley Page annonce, qu'après étude de la question, elle proposerait l'horaire suivant: départ de Londres à 1200h, de Paris à 1500/1530h pour arriver à Genève à 1730/1800h, ce qui mettrait l'Angleterre à une journée de la Suisse.

La discussion avec le Chef de la maison anglaise portera donc probablement sur ces deux projets et, nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des résolutions qui pourraient être prises.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral e.r. Gsell

Basel, den 5. Mai 1923. An die Oberpostdirektion, Bern
Flugpostverbindung
London–Paris–Basel–Zürich.

Ihrem telephonischen Auftrage gemäss (*auf Wunsch von Hrn. Major Isler, 7.V.23 V.*) hat sich der Unterzeichnete gestern 17 Uhr in Basel eingetroffenen Herren F. Handley-Page, Direktor der englischen Luftverkehrsgesellschaft und dessen Geschäftsleiter Richard, Major i/G Isler und Ingenieur Gsell vom eidg. Luftamt, sowie einigen Herren des Vereins Aviatik Basel zur Verfügung gestellt.

Die Verhandlungen hatten nur vorbereitenden Charakter. Es handelt sich um Ausdehnung der bestehenden Flugpost London–Paris bis nach der Schweiz mit Landung in Basel und Endpunkt Dübendorf. Probefahrt im Mai, Beginn der Fahrten im Juni, Dauer des Versuchs ca. 4 Monate, Juni–September, mit eidgenössischer und kantonaler Subvention.

Gedacht war die Vermittlung der Flugpost mit ganz grossen englischen Apparaten (22 Meter breit und 6 Meter hoch, 14 Plätze für Reisende), die Ausführung ist jedoch in Frage gestellt, wegen ungenügender Remisierungsmöglichkeit. Die Verbindung würde daher einstweilen mit kleineren Flugzeuge (3 Passagiere) hergestellt.

Die Abfahrt von London geschähe werktags 6.00 Uhr oder 12.00 Uhr mit Ankunft in Basel um 12.00 oder 18.00 Uhr. Rückfahrt von Basel um 09.00, an Paris 12.00, an London 15.00, an Manchester 17.00.

Die Handelsstadt Basel hat an der Einführung einer solchen Flugpostverbindung sehr grosses Interesse. Abgesehen vom überaus raschen Reisendentransport, der das Unternehmen alimentieren sollte, werden Verbindungen hergestellt, die statt der bisherigen Reisedauer von 16–24 Stunden bloss noch 6 Stunden betragen. Die Anschlüsse in Basel sind nach allen Richtungen ausserordentlich günstig und für das Gedeihen des Unternehmens vorteilhaft.

Geplant ist auch eine Verkürzung der Reisedauer nach dem Orient mit Bahnzwischenstrecke Basel–Oberitalien.

Die Kreispostdirektion: (?)

London, N.W.2., May 7th. 1923 Major E.M.G. A. Isler, Director of Civil Aviation, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Major Isler,

I should like to thank you very much for all the kindness you showed and the trouble which you took whilst I was in Switzerland. I hope that from our interviews we may be able to arrange something for this season.

I confirm in a separate letter the proposal which was made verbally to you.

With kind regards and many thanks,

Yours sincerely,

F. Handley Page

London, N.W.2., May 7th. 1923 Major E.M.G. A. Isler, Director of Civil Aviation, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Major Isler,

I confirm herewith the proposal which I made to you whilst in Switzerland.

Subject to our reaching a satisfactory agreement with the British Air Ministry as to a subsidy to be granted by them, we should be prepared to organize and operate an extension of our London–Paris route as far as Basle and Zurich, running a return journey each day on this line until the end of September, and a week-end return journey once a week during the six winter months, provided that a subsidy of £5,000 (five thousand pounds) is granted by the Swiss authorities. As indicated by you, if a subsidy were granted it would probably be granted by different Authorities in Switzerland, and the total which I have mentioned is that which we should require as the sum of the separate contributions.

As I have already explained in our interviews, the Service would be so organized that the machines would arrive in Basle and Zurich so as to enable the passengers to catch the night train through to Italy, so very considerably shortening the time of travel between here and Italy. In addition, it would make possible a Service within the day between Manchester, London and Switzerland. On the advantages to be gained by the Service you have such very full information that I need not emphasize them further here.

If, in principle, the Swiss Authorities would agree to the amount of the subsidy, the details could, I suggest, be thrashed out at a conference either over here or at Basle, at which a representative of the British Air Ministry could be present.

Yours sincerely,

For and on behalf of **HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.**

F. Handley Page, DIRECTOR

Berne, le 8 mai 1923. An die eidgen. Oberpostdirektion, Bern
Ihre Überweisung 876.13
vom 25. April 1923.

In der Anlage retournieren wir Ihnen das Gesuch des Verkehrsvereins Zürich betreffend Flugpostlinie London–Paris–Basel–Zürich. Nach den Besprechungen mit dem Chef der Firma Handley-Page wäre die Fortführung bis Zürich möglich, sofern Zürich sich finanziell kräftig beteiligt.

Der Plan der Firma Handley-Page sieht vor, dass vom 1. Juni an täglich Paris–Basel–Zürich geflogen würde im Anschluss an den Flugpostkurs London–Paris, ferner vom 1. Oktober bis 31. März einmal wöchentlich in jeder Richtung (Wintersportverkehr), wenigstens bis Basel.

Handley-Page verlangt hiefür von der Schweiz einen Zuschuss von Fr. 120'000, in der Annahme, dass das englische Air Ministry das Doppelte zuschiesse. Der Betrieb mit den grossen Doppelmotorflugzeugen ist sehr teuer, bietet aber grosse Sicherheit und viel Confort.

Nach Fühlungsnahme mit den Lokalinteressenten glaube ich kaum, dass wir diese Summe aufbringen, auch wenn sich die eidg. Postverwaltung angemessen beteiligt.

Die Frage ist daher zu prüfen, ob nicht im Sommer ein Luftverkehr 3 mal wöchentlich genügt und ob Ihre Verwaltung geneigt wäre, auch in diesem Falle einen Flugpostauftrag zu erteilen und zu bezahlen.

Obschon wir im Allgemeinen für den Postverkehr einen täglichen Verkehr verlangen müssen, glauben wir, dass, um der Schweiz diese Linie zu erhalten, für den diesjährigen Versuch eine Ausnahme gemacht werden könnte. Dasselbe Prinzip könnte auch angewendet werden auf eine Linie Paris–Lausanne–Genf, wenn eine solche noch zur Durchführung gelangt.

Da gegenwärtig die europäischen Linien sich allmählich fixieren, dürfte es angezeigt sein im Interesse der Zukunft die Anforderungen nicht zu hoch zu stellen, wenn wenigstens Gewähr für gute Sicherheit und Regelmässigkeit gegeben ist.

1 Beilage.

Eidgenössisches Luftamt: (J)

Berne, 9.5.23. Telegramm: Handley-Page, Cricklewood, London

Somme demandée impossible pour moment. Contreproposition sous toutes réserves: 3 mois 3 fois par semaine et 7 mois 1 fois par semaine Paris–Bâle–Zürich, avec subvention Suisse fr. 1000.- par voyage aller et retour.

Office aérien fédéral (J)

Basel, den 11. Mai 1923 An den Chef des eidg. Flugwesens in Bern, Herrn Major Isler, Bern

Sehr geehrter Herr Major,

Wir nehmen Bezug auf unsere mündliche und telephonische Besprechung vom 4. & 5. Mai 1923 betreffend Flugplatz in Birsfelden.

Wir haben dem Regierungsrate davon Mitteilung gemacht, dass die englische Fluggesellschaft Handley-Page eine Luftverbindung London–Paris–Basel einzurichten gedenke und für diesen Fall eine Subventionierung ihrer Bestrebungen gewärtige, die voraussichtlich von der Eidgenossenschaft, Zürich & Basel zu bestreiten wäre.

Der Regierungsrat hat das Departement des Innern beauftragt Ihnen mitzuteilen, dass die hiesigen Behörden für die Herstellung der geplanten Luftverbindung Interesse hätten und dass sie eventuell zur Subventionierung dieser Bestrebungen bereit seien, und Vorschläge und weitere Mitteilungen des eidg. Luftamtes gewärtigen.

Das Richtige dürfte nun sein von der englischen Fluggesellschaft positive Vorschläge einzuholen über den geplanten Betrieb etc., damit alsdann auf Grund dieser Unterlagen weiter verhandelt werden kann. Die verlangte Subvention müsste sich aber in bescheidenerem Rahmen bewegen, als es bis jetzt der Fall ist.

Mit vorzüglicher Hochachtung

**Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt
Der Vorsteher: i.V. (...)**

Zürich, den 11. Mai 1923. Herrn Major i. G. Isler, Eidgenössisches Luftamt, Bern.

Sehr geehrter Herr,

Wir danken Ihnen bestens für die freundlichen Mitteilungen vom 8. Mai über die nach der Schweiz und durch dieselbe geplanten Luftlinien, besonders über die Linie London–Paris–Basel–Zürich und deren Subventionierung.

Wir haben Ihre Mitteilungen an unseren Geschäftsausschuss weitergegeben. Dieser findet mit Ihnen, dass das, was heute noch von der Schweiz an Beitrag an die letztgenannte Linie verlangt wird, etwas übersetzt erscheint und dass bei etwelchem Zuwarten vielleicht günstigere Bedingungen zu erreichen sind. Die Aussprache, die in Gegenwart eines Vertreters des Stadtrates Zürich stattgefunden hat, hat neuerdings gezeigt, dass seitens der Stadt Zürich ein angemessener Beitrag an eine Luftlinie London–Schweiz bis Zürich zu erwarten sein dürfte. Ähnlich wie dies in unserer Eingabe an die Oberpostdirektion niedergelegt ist.

Ihrem Wunsche gemäss haben wir bei der Schweizerischen Verkehrszentrale sondiert. Die Mittel, die diese zur Subventionierung von Luftlinien allfällig erübrigen könnte, scheinen so klein zu sein, dass sie in dem vorliegenden Falle kaum in Betracht kämen.

Mit der Bitte, uns über die weitere Entwicklung der Angelegenheit auf dem Laufenden halten zu wollen, verbleiben wir,

Mit vorzüglicher Hochachtung

Offizielles Verkehrsbureau Zürich
(...)

London, 12.V.1923 Telegram isler office aerien federal berne

many thanks for telegraphic proposal received I am dispatching it with air ministry here but fear subsidy offered will be insufficient to gain their support = handley page +

Berne, le 14 Mai 1923. Monsieur F. Handley Page, Directeur de la Handley Page Ltd. Transports aériens, Cricklewood, London N.W.2

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre télégramme du 12 ct. par lequel vous nous communiquez:

“Merci pour les propositions télégraphiques. Ai immédiatement informé l’Air Ministry à ce sujet, mais crains que la subvention offerte sera insuffisante pour obtenir leur appui. Sig. Handley Page.”

Par la présente nous nous permettons d’attirer votre attention sur le fait que nos contrepropositions du 9/12 ct. se basent sur les chiffres que vous nous aviez indiqués lors de votre visite en Suisse. A raison de fr. 1'000.- par trajet aller et retour Paris–Bâle–Zürich, l’appui Suisse par voyage pour le service réduit serait le même que vous nous demandiez pour le trafic plus étendu de votre premier projet (125 doubles courses à fr. 1'000.- = 5'000 £ st.)

Dans l’attente de vos bonnes nouvelles, nous vous prions d’agréer, Monsieur, nos salutations les plus distinguées.

Office aérien fédéral
Isler

Bern, den 14. Mai 1923.

An das Departement des Innern, Basel.
An das Stadtbauamt, Zürich.

Unter Bezugnahme auf unsere telephonischen Mitteilungen bestätigen wir Ihnen, dass die Verhandlungen für die Flugpostlinie Manchester–London–Paris–Basel–Zürich fortgeführt werden.

Gegenüber der englischen Forderung von Fr. 125'000 für 4 Monate täglichen Verkehr (ausser Sonntags) und 6 Monate wöchentlich einmal (bis 31. März 1924) haben wir ein reduziertes Programm aufgestellt:

~~Paris–Basel–Zürich~~ (Im Sommer: im Anschluss an Manchester–London–Paris; Manchester ab 9.30 h, Zürich an ca. 20 h, Zürich ab ca. 5.30 h, Manchester an 15.45 h)

3 Monate 3 mal wöchentlich (1. Juni – 31. August, ev. 15. Juni – 15. September).

7 Monate (ev. 6 ½) 1 mal wöchentlich (bis 31. März 1924)

mit schweizerischem Beitrag von total ca. 70'000.— Fr.

Da die Postverwaltung nur am Sommerbetrieb interessiert ist, käme folgende Repartition in Frage:

<u>Sommerbetrieb:</u>	Post	Fr. 14'000.-	
	Basel	Fr. 13'000.-	
	Zürich	Fr. 13'000.-	
	Total	-----	Fr. 40'000.-
<u>Winterbetrieb:</u>	Basel	Fr. 15'000.-	
	Zürich	Fr. 15'000.-	
	Total	-----	<u>Fr. 30'000.-</u>
			<u>Fr. 70'000.-</u>

Sofern es nicht gelingt, von Verbänden, die die allg. Interessen des Fremdenverkehrs vertreten, noch Beiträge zu erhalten, würde also total entfallen auf Basel und Zürich je 28'000 Fr. Es wird in erster Linie Sache von Basel + Zürich sein, sich um solche Beiträge zu bewerben.

Die Durchführung der Linie hängt im Übrigen ab von der Unterkunftsmöglichkeit für grössere Flugzeuge, besonders auch im Hinblick auf die zukünftige Weiterführung der Linie.

Für den diesjährigen Sommerbetrieb ist die Unterkunft in Dübendorf provisorisch geregelt.

Der gegenwärtige Moment ist zweifellos von Bedeutung für die zukünftige Gestaltung des Luftverkehrsnetzes. Wenn wir jetzt nicht zufassen, wird es später schwierig sein, das Versäumte nachzuholen. Die Städte, die sich für den Anschluss an den Luftverkehr interessieren, müssen natürlich vor allem Opfer bringen. Genf und Lausanne haben dies schon in weitgehendem Masse getan. Es wird auch für Basel und Zürich nicht damit getan sein, dass nun für einen ersten Versuch eine gewisse Summe aufgeworfen wird. Es handelt sich selbstverständlich gleichzeitig auch darum, die nötigen Flugplatzanlagen in Angriff zu nehmen, wenn etwas Bleibendes zustandekommen soll.

Für Dübendorf ist zu bemerken, dass die Militäraviatik ihre Schuppen nur temporär zur Verfügung stellen kann und dass es Sache der Stadt Zürich sein wird, dort einen Hangar für den internationalen Luftverkehr zu errichten. Der Baugrund wird von der Flugplatzdirektion gratis zur Verfügung gestellt.

Wir werden Sie über das weitere auf dem Laufenden halten und erbitten uns baldmöglichst Ihre Stellungnahme zu obigem Projekt.

Eidg. Luftamt, sig. Isler

Bern, den 17. Mai 1923.

An das eidgenössische Luftamt, Bern.

Antwort auf Nr.1154.IV C/471

Unterkunft eines Grossflugzeuges in Dübendorf.

Das uns in Kopie übersandte Schreiben vom 14. Mai an das Departement des Innern Basel und an das Stadtbauamt Zürich enthält folgende Stelle:

“Für den diesjährigen Sommerbetrieb ist die Unterkunft in Dübendorf provisorisch geregelt...”

Für Dübendorf ist zu bemerken, dass die Militäraviatik ihre Schuppen nur temporär zur Verfügung stellen kann und dass es Sache der Stadt Zürich sein wird, dort einen Hangar für den internationalen Luftverkehr zu errichten. Der Baugrund wird von der Flugplatzdirektion gratis zur Verfügung gestellt.”

Dazu haben wir folgendes zu bemerken:

1. Die Unterkunft in Dübendorf ist nicht für den “diesjährigen Sommerbetrieb” provisorisch geregelt, sondern es wird nur für die Wochen, welche die Bauzeit eines Flugzeugschuppens durch die Stadt Zürich erfordert, Platz in der Halle III eingeräumt. Das Militärflugwesen hat an einer englischen Luftlinie Manchester–Zürich kein Interesse. Es braucht den Platz in seinen Flugzeughallen für seine eigenen Flugzeuge. Es hat bereits Anträge der Flugplatzdirektion erhalten, der Kriegsmaterialverwaltung und dem Motorwagendienst auf Anfragen wegen zur Verfügungstellung von Flugzeugschuppen in Thun ablehnenden Bescheid zu geben. Was wir unseren militärischen Amtsstellen versagen müssen, können wir nicht Ausländern gewähren. Wir haben Ihnen den Ankauf des Schuppens in Renens empfohlen. Wenn Zürich nicht darauf eintreten will, so hat es zu bauen. Wir werden uns informieren, wie lange die Bauzeit eines Schuppens daure und wenn nach Verlauf der Frist die Stadt Zürich keinen Schuppen gebaut hat, so wird das Grossflugzeug an die Luft gesetzt.
2. Die Flugplatzdirektion ist nicht berechtigt, Baugrund gratis zur Verfügung zu stellen. Der normale Weg ist der, dass die 1. Sektion der Generalstabsabteilung in der Angelegenheit schriftlich begrüsst wird, und dem Militärdepartement und dem Finanzdepartement beantragt, den von ihr ausgewählten Baugrund kostenlos und unter vertraglicher Regelung zur Verfügung der Stadt Zürich zu stellen behufs Erstellung eines Flugzeugschuppens.

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

An die Flugplatzdirektion zur Kenntnis.

Nachtrag. Wir müssen noch bemerken, dass die Kosten für Einrichtung der Halle III zur Aufnahme des Grossflugzeuges und für die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu Lasten der Zivilaviatik fallen.
(Immenhauser)

Bern, den 17. Mai 1923.

**An das eidgen. Luftamt
und
an die Direktion der eidgen. Bauten, Bern.**

Die Flugplatzdirektion schreibt uns unterm 14. Mai 1923:

“Das eidg. Luftamt ersucht uns mit Schreiben vom 9. Mai um Angaben über die Möglichkeit der Unterbringung eines Handley Page Verkehrsflugzeuges in Dübendorf. Dieser Maschinentyp ist für den projektierten Luftverkehr London–Paris–Basel–Zürich vorgesehen.

Wir haben festgestellt, dass nur die Halle III (Schütte-Lanz) in Betracht kommen kann. Aber auch bei dieser Halle müssten an den Toröffnungen Abänderungen vorgenommen werden.

Wie aus dem beiliegenden Prospekt zu ersehen ist, handelt es sich um eine Maschine von
18,3 m Länge, 22,8 m Spannweite und 5,2 m Höhe.

Eine Toröffnung der Schütte-Lanz Halle misst
20 m Breite und 4,9 m Höhe.

In der Halle drin hat die Maschine schon Platz. Dagegen gestattet die gegenwärtige Toröffnung die Einfahrt nicht. Durch folgende Abänderungen wäre dieselbe jedoch zu ermöglichen:

- 1.) Entfernen der unteren Torschwelle (Beton) in der Mitte auf ca. 6 m Länge und Erstellen einer Schale mit grösster Vertiefung von Minimum 30 cm.
- 2.) Erstellen einer Laufschiene oben zum Aufhängen der beiden mittleren Torflügel, die gegenwärtig auf der unteren Torschwelle rollen.

Diese Abänderungen dürfen u. E. nur mit Bewilligung der eidg. Baudirektion vorgenommen werden. Eine andere provisorische Unterbringung ist z. Zt. nicht möglich, es sei denn, man erstelle einen besonderen Schuppen, bis ein definit. Bau zustandekommt. Ausser der Zeichnung im Prospekt ist übrigens nicht ersichtlich, ob in der Höhe, welche für die Maschine angegeben wird, gewisse Instrumente, wie Staudruckmesser, Kondensstopf etc., welche die obere Tragfläche überragen, inbegriffen sind. Sollte dies nicht der Fall sein, so müsste die Schale wohl um weitere 20–25 cm vertieft werden. Hierüber müssten wir noch um genaue Angaben bitten.

Über die Kosten der Veränderungen an der Schütte-Lanz Halle können wir noch keine genauen Angaben machen.

Wir möchten daher bitten, dem eidg. Luftamt von diesen Mitteilungen Kenntnis geben zu wollen.”

Dazu haben wir folgendes zu bemerken:

1. Die Änderungen an Halle III dürfen nur vorgenommen werden, wenn die Direktion der eidg. Bauten sich damit einverstanden erklärt, keine Befürchtungen für die Solidität des Baues hat und wenn das eidg. Eisenbahndepartement oder die Stadt Zürich die Kosten der Umbaute sowie der Wiederherstellung des früheren Zustandes im kommenden Herbst auf sich nimmt.
2. Die baulichen Änderungen müssen von der Direktion der eidg. Bauten durchgeführt werden.

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

Bern, den 18. Mai 1923.

An den Verkehrsverein Zürich

Luftverbindung Basel–Zürich.

Mit Eingabe vom 24. April stellen Sie an uns das Gesuch, es möchte die geplante Luftlinie London–Paris–Basel von Anfang an bis nach Zürich fortgesetzt werden. Sie fügen bei, dass nach Ihrem Dafürhalten die Stadtverwaltung Zürich sich gegenüber allfälligen Subventionsgesuchen für in Zürich ausmündende Luftverkehrsverbindungen nicht ablehnend verhalten würde.

Wir beehren uns Ihnen gestützt auf die in dieser Angelegenheit vom Eidg. Luftamt erhaltenen vorläufigen Mitteilungen folgendes zur Kenntnis zu bringen.

Nach Besprechungen mit dem Chef der Firma Handley-Page wäre laut Bericht des Vorstehers des Eidg. Luftamts die Fortführung besagter Linie bis Zürich möglich, sofern Zürich sich finanziell kräftig beteiligt.

Der Plan der Firma Handley-Page würde darin bestehen, dass vom 1. Juni an täglich Paris–Basel–Zürich geflogen würde; ferner vom 1. Oktober bis 31. März einmal wöchentlich in jeder Richtung, wenigstens bis Basel, zur Vermittlung des Wintersportverkehrs.

Handley-Page verlangt hierfür von der Schweiz einen Beitrag von Fr. 120'000.-, wobei die Unternehmung voraussetzt, es werde das englische Air Ministry das Doppelte zuschiessen. Der Betrieb mit den grossen Doppelmotorflugzeugen sei sehr teuer, biete aber grosse Sicherheit und viel Komfort.

Nach der Auffassung des Eidg. Luftamts dürfte es schwerlich gelingen, eine so hohe Summe aufzubringen.

Die ganze Frage ist nach unserem Dafürhalten noch so ungenügend abgeklärt, dass die Schweiz. Postverwaltung leider heute noch nicht in der Lage ist, zu diesem Projekt Stellung zu nehmen.

Dem Eidg. Luftamt in Bern erteilen wir Abschrift.

Mit vorzüglicher Hochachtung

**Der Oberpostdirektor
gez. Furrer.**

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Bern, den 19. Mai 1923.

An die Generalstabsabteilung, 1. Sektion, Bern.

Grossflugzeugunterkunft.

Wir verdanken Ihnen Ihre Mitteilung vom 17. ds. Mts. betreffend Einrichtung der Halle III für die Aufnahme des Handley-Page-Flugzeuges.

Wir beabsichtigen durch Herrn Gsell in Verbindung mit der eidg. Baudirektion und der Flugplatzdirektion Dübendorf ein Projekt und ein Devis beschaffen zu lassen, damit die technischen Möglichkeiten und die Kostenfolge möglichst rasch fixiert werden.

Wir legen Wert darauf, dass die Installation bleibenden Charakter erhält, in der Meinung, dass natürlich die mil. Benützung der betr. Halle in keiner Weise beeinträchtigt werde. Wir würden es als Geldverschwendung betrachten, wenn ein grösserer Betrag nur für ganz vorübergehende Installationen ausgeworfen werden müsste.

Wie uns das Stadtbauamt Zürich mitteilt, wird nächsten Freitag in Zürich eine Konferenz tagen, welche die Frage des Hangarbaues durch die Stadt Zürich behandeln soll. Es wäre wertvoll, wenn bei gleicher Gelegenheit auch die provisorische Unterbringung geregelt würde.

**Eidgenössisches Luftamt
(J)**

**Bern, den 22. Mai 1923.
Grossflugzeugunterkunft.**

An das eidgenössische Luftamt, Bern.

Auf Ihr Schreiben vom 19. Mai müssen wir Ihnen leider mitteilen, dass es unmöglich ist der vorgesehenen Installation in Halle III einen bleibenden Charakter zu geben.

Wir haben die Halle III nur auf den gewählten Platz gestellt, weil uns kein anderer zur Verfügung stand, ohne Schuppen abzubauen und dadurch die bestehenden Unterkunftsmöglichkeiten zu vermindern. Bevor mit dem Abbruch von Schuppen behufs Ersatz durch Hallen begonnen werden kann, mussten vermehrte Unterkunftsgelegenheiten für Flugzeuge geschaffen werden. Der Baugrund ist bei Halle III am schlechtesten. Vor derselben kann erst nach mindestens 5 Jahren an eine Planie zum starten gedacht werden. Der Kredit, um den Kiesboden der Halle durch einen Zementboden zu ersetzen, ist bereits vorhanden. Wenn die Änderungen für die Unterbringung des Grossflugzeuges getroffen würden, so kann dieser Boden nicht erstellt werden. Selbst wenn die Einfahrtsrinne für das Grossflugzeug betoniert würde, so würde sie einen Wassersammler bilden und Feuchtigkeit erzeugen, die den Flugzeugen nicht zuträglich wäre. Auch liesse sich die Halle nicht an die projektierte Fernheizung anschliessen, bezw. letztere würde die Halle nicht in genügender Masse temperieren.

U. E. wird mit der Luftlinie Manchester–Dübendorf für Grossflugzeuge besser zugewartet, bis für gute Unterkunft gesorgt ist. Eine Eisenbahn kann auch nicht in Betrieb gesetzt werden, solange die Unterkunft und Stationen fehlen.

Auch der Bau eines Grossflugzeugschuppens wird besser nicht überstürzt. Im Herbst wird die Überlandstrasse über das neuerworbene Flugareal geführt und den Schafstall schneiden, der gegen Gfenn verlegt werden muss. Diese Strassenbaute wird hinter Halle IV grosse Erdbewegungen verursachen und es ist besser, wenn mit der Montage eines Grossflugzeughangars zugewartet wird, bis die Strassenbaute der Vollendung entgegen geht.

Die Direktion der eidg. Bauten hat uns mitgeteilt, dass Hangars aus Eisenkonstruktion mit Mauerwerk nicht viel teurer zu stehen kommen, als solche aus Holz; zudem verursachen sie geringere Unterhaltskosten und haben eine viel grössere Lebensdauer.

Heute hat nun zwischen der Direktion der eidg. Bauten, einem von ihr konsultierten Ingenieur und uns eine mehrstündige Konferenz stattgefunden, welche das Programm für die Erstellung eines Hallenprojektes zum Zwecke hatte, das ungefähr die Variante III Ihres Gutachtens vom 14. Mai behandelt, nämlich: Torweite 30 m, Torhöhe 7,5 m, Hallenbreite 38 m, aber Hallentiefe 30 m. Sobald das Bauprogramm genau festgestellt ist, soll die Firma Bell & Cie. eingeladen werden, ein Projekt mit Kostenanschlag auszuarbeiten. Wir kommen auf diesen Normaltyp, weil wir auf den Stützpunkten darin eine grosse Flugzeugstaffel unterbringen müssen. In Dübendorf selbst muss der vorhandene Platz so gut als möglich ausgenützt werden, weil er beschränkt ist und wir genaue Berechnungen angestellt haben für den Raumbedarf zur Unterbringung unserer Flugzeuge.

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

An die Direktion der eidg. Bauten zur Kenntnis
An die Flugplatzdirektion zur Kenntnis

**Bern, den 23. Mai 1923. An die Direktion der eidg. Bauten, Bern.
Modell einer Grossflugzeughalle.**

Bezugnehmend auf die mündliche Mitteilung kommen wir nochmals auf unser gestriges Schreiben zurück. Ein heutiger Augenschein in Lausanne hat ergeben, dass die dortige Halle im Prinzip aber nicht in den Dimensionen dem Zweck eines Universaltyps für die Stützpunkte entspricht. Die Breite von 30 m von Halle und Tor ist zu gering. Hallen- und Torbreite sollten 38 m betragen, was sich auch bei der Anwendung der dortigen Torkonstruktion ausführen lässt. Hallentiefe 30 m.

Es würde sich empfehlen, wenn die Herren Direktor Weber und Ingenieur Stettler anfangs nächster Woche nach Dübendorf fliegen könnten um in Verbindung mit dem Unterzeichneten einen Augenschein der dortigen Hallen vorzunehmen.

U.E. könnte Herr Inspektor Bonjour mit der Ausarbeitung eines Projektes mit den vorgesehenen Dimensionen beauftragt werden. Die Eisenkonstruktion dürfte keine grossen Schwierigkeiten verursachen.

Geht zur Kenntnis an: das eidg. Luftamt
die Flugplatzdirektion.

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

Wednesday May 23rd, 1923. Telegram

Isler, Office Aerien Federal, Berne.

Owing to smaller number of flights cost per flight is increased can you get Swiss subsidy increased to fifteen hundred francs per return flight for programme outlined by you if Air Ministry here will then contribute balance subsidy required stop at present Air Ministry thinks proportion to be contributed here too great. **Handley Page.**

London, N.W.2., May 23rd, 1923

**Major E.M.G. A. Isler, Director of Civil Aviation, Office Aerien Federal,
Berne, Switzerland.**

Dear Major Isler,

I confirm herewith my telegram sent to you today. As I have already pointed out in my previous letter, the cost of running the restricted Service proposed would be greater per flight than would be the larger number of flights that were under consideration.

I have had several conferences with the Air Ministry and have endeavoured to obtain from them a sufficient subsidy to complete the amount considered necessary for the Service to be run. The Air Ministry are rather discouraged, however, owing to the size of the subsidy which is offered on your side. As it is remarked to me, if one measures the support that is offered from the Swiss side and the interest that is taken there by the subsidy offered, it would not appear to be at the moment very strong. I hope therefore it will be possible to get the subsidy increased on your side to 1'500 (fifteen hundred) francs per return flight, when I shall endeavor to persuade the Air Ministry here to increase the amount by which they are prepared to subsidise the Service from this side.

On thinking over the matter very carefully it has been decided that the only practical Service we could run would be with our large twin-engine machines, which would fly as far as Zurich and return therefrom, with a landing each way at Basle provided the Aerodrome is cleared sufficiently.

To run these flights on the restricted Service proposed would cost approximately 6/6d. per mile, or for the 320 miles between Zurich and Paris, £104 per flight. If the Swiss Authorities contributed 750 Swiss francs, or, we will say, £30, I am hopeful that the British Air Ministry could be persuaded to pay £50 and thus leave us with £24 to be made up by passengers. This at an average fare of £4 means an average of six passengers, which it will be difficult to obtain on a new Service. You will therefore see we are taking considerable risk in this matter, and I hope it will be possible for your Authorities to increase the amount of subsidy which is proposed.

On receipt of your reply I will immediately take up the matter with the Air Ministry here. I must point out that it will take some time over here to get the approval of the Air Ministry and the Treasury. Under present Government conditions in this country, with the great call for economy, no additional expenditure can be carried through without the consent of the Treasury, and this often takes three to four weeks to obtain. I hope, however, we may be able to hurry them up on this side so that a start can be made by the middle of next month, if the increased subsidy is forthcoming.

Thanking you for the trouble you have taken,
Yours sincerely,

For and on behalf of Handley Page Transport Ltd.
F. Handley Page (ppa) Director.

Berne, le 25 mai 1923
Transport MD/4

Handley Page, Transport Ltd., Cricklewood, London N.W.2.

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre télégramme du 23 dernier et de vous confirmer le notre du même jour. Comme nous le déclarions dans ce dernier, nous nous sommes mis immédiatement en rapport avec les Autorités de Bâle et de Zürich. Celles-ci ne peuvent pas prendre de décision définitive au sujet du montant des subventions à accorder à la ligne projetée, avant que les crédits nécessaires aient été accordés par le Grand Conseil pour Bâle et le Conseil Municipal pour Zürich. Or, il est de toute nécessité pour qu'elles puissent faire ces demandes de crédits, qu'elles connaissent exactement le montant des subventions Suisses que vous exigez pour l'exploitation de la ligne suivant notre programme, indépendamment des subsides qui peuvent vous être assurés par l'Air Ministry.

En résumé, elles doivent pouvoir, dans leurs propositions à leurs Conseils respectifs, se baser sur un chiffre ferme.

En ce qui concerne l'aménagement d'un hangar à Zürich-Dübendorf, l'étude de la question a démontré que les modifications qui devraient être faites à un hangar militaire, pour abriter un "Handley Page", seraient d'une telle importance, que les Autorités militaires ne croient pas pouvoir donner leur consentement.

Il ne reste donc que la possibilité d'ériger une construction provisoire, voire même de construire un hangar définitif dans les dimensions exigées pour vos appareils.

Les Autorités de Zürich sont en principe d'accord de faire construire un hangar spécial, mais ils doivent, afin de pouvoir obtenir les crédits nécessaires, avoir l'assurance que la ligne sera véritablement exploitée.

Nous voulons espérer que vous pourrez nous faire tenir, comme nous vous le demandions dans notre télégramme, une offre ferme afin que nous puissions poursuivre les pourparlers sur des bases définitives et arriver à un résultat.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral
e.r. Gsell

Bern, den 26. Mai 1923.

An das Departement des Innern, Basel.
An das Stadtbauamt, Zürich.

Unter Bezugnahme auf unsere telephonischen Mitteilungen gestatten wir uns, Sie durch einige kurze Ausführungen über den Stand der Angelegenheit Luftlinie Manchester-London-Paris-Basel-Zürich zu orientieren.

Gegenüber dem, Ihnen mit Brief vom 14. Mai zugestellten vereinfachten Projekt (3 Monate 3 x wöchentlich und 6 ½ Monate einmal wöchentlich), welches die Höhe der gesamten schweizerischen Subventionen von 125'000 auf 70'000 Franken ermässigen sollte, machte die Fa. Handley-Page geltend, dass halbe Zahl Flüge nicht identisch mit halben Unkosten sei. Mit Telegramm vom 23.5. frug die Gesellschaft an, ob als Total der Schweizer Subventionen 1'500 Fr. für jeden Hin- und Zurückflug unter der Voraussetzung zugesichert werden könnten, dass dann das englische Air Ministry soviel zuzahle, dass die Linienführung gesichert sei.

Die tel. Gespräche, welche Unterzeichneter hierauf mit den Herren Regierungsrat Brenner Basel und Stadtrat Klöti Zürich zu führen das Vergnügen hatte, ergaben, dass eine Zusage über die erzielbare Grenze der Subventionen nicht möglich ist, dass sich die Kredite nur auf Grund eines festen Angebotes der engl. Gesellschaft erzielen lassen, nicht auf Grund eines Eventualangebotes, dessen Geltung von der noch nicht feststehenden Höhe der engl. Subventionen abhängt. Da nun auch noch die provisor. Unterbringung der grossen Handley-Page Flugzeuge in Dübendorf so grosse Umänderungen an den dortigen Schuppen erfordern würde, dass die Militärviatik sich hierzu auch nicht verstehen will, wenn die Kosten von anderer Seite getragen werden, müsste eine provisor. Oder definitive Unterkunft in Basel oder Zürich erst geschaffen werden. Kredite hierfür lassen sich aber erst erzielen, wenn die Luftlinie gesichert ist.

Wir haben deshalb das Telegramm der Fa. Handley-Page in vorstehendem Sinne beantwortet und auf ein festes Angebot gedrun-gen.

Unterdessen ist nun ein Brief der Gesellschaft eingetroffen, welcher eine Kalkulation der Linie nach dem zweitägigen (bezw. für den Winter wöchentlichen) Flugplan enthält. Die Zahlen sind unanfechtbar und zeigen, dass die Gesellschaft bei 750 Fr. Schweizer und 1'250 Fr. Englischer Subvention für jeden einfachen Flug nur verlustlos arbeitet, wenn sie durchschnittlich 6 Passagiere zu 100 Fr. findet. Dieser Brief erwähnt die bisherigen Verhandlungen der Firma mit dem englischen Air Ministry, nach welchen die Gewäh-rung der 1'250 pro Flug sehr wahrscheinlich ist, wenn alle Schweizer Stellen zusammen die 750 pro Flug aufbringen. Eine formelle Zustimmung des Air Ministry liegt aber noch nicht vor; Handley-Page erwähnt auch, dass diese infolge des Weges über die Finanz-behörde einige Zeit erfordern wird. Wir glauben daher, dass die Gesellschaft nach Vorstehendem nicht in der Lage ist, das telegra-phisch erbetene feste Angebot zu machen und ein Fortschritt der Angelegenheit nur dadurch erzielt werden kann, dass die Zürcher und Basler Behörden sondieren, ob die Fr. 1'500 pro Flug hin und zurück erzielbar sind, sowie dass sie positive Vorschläge in der Hangarfrage machen.

Als Total der Schweizer Subventionen ergibt sich unter Berücksichtigung des durch die Verhandlungsdauer verspäteten Anfangs und der neuen Forderung folgendes:

Juli, August, erste Hälfte September	11 Wochen à 3 Doppelreisen	33 x 1'500	49'500 Fr.
2te Hälfte Sept.- 31 März 1924	28 Wochen à 1 Doppelreise	28 x 1'500	42'000 Fr.
			<u>91'000 Fr.</u>

gegenüber 70'000 laut unserem Brief v. 14.5.

Wenn man berücksichtigt, dass nur die durchgeführten Reisen zu bezahlen sind und unter Einschluss des Winterverkehrs mit einer Regelmässigkeit von gegen 90 % zu rechnen sein dürfte, würden die Anteile der Städte Basel und Zürich, sowie der Schweizer Postverwaltung nur so wenig erhöht, dass das Zusammenbringen der Subventionen zu erhoffen ist.

Ein Hindernis könnte die Hangarfrage bieten. Sofern Zürich und Basel jemals auf den Anschluss an den internat. Luftverkehr rechnen, wird es ihnen nicht erspart bleiben, gewisse Opfer zu bringen, wie dies z. B. Genf und Lausanne in grosszügiger Weise getan haben.

Da nun nach Vorstehendem eine andere Stellungnahme der Fa. Handley-Page nicht erwartet werden kann und die Luftlinie anscheinend nur zustande kommt, wenn die Schweiz die genannten Subventionen aufbringt und eine Unterbringungsmöglichkeit schafft, hoffen wir die Stellungnahme der Behörden Basels und Zürichs zur Höhe der Subventionen und Hangarfrage bald zu erhalten. Sollte die Hangarfrage den Ausschlag geben, müsste ev. mit der Fa. Handley-Page die Linienführung über Lausanne nach Genf und mit diesen Städten die Subventionfrage behandelt werden. In der ganzen Schweiz besitzt z.Zt. nur Lausanne eine Halle genügender Tordimensionen. Die Fa. Handley-Page würde aber, schon des Juras wegen, eine Linienführung über Basel-Zürich vorziehen.

Eidgenössisches Luftamt,
in Vertretung des im Militärdienste
abwesenden Herrn Major Isler: *i. V. Gsell*

Berne, le 28 mai 1923

Handley Page, Transport Ltd., Cricklewood, London NW2.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 23 dernier, qui m'est parvenue après l'envoi de la confirmation de ma réponse télégraphique à votre télégramme du 23 mai.

Je regrette qu'au moment où des résolutions importantes doivent être prises pour la création de la ligne aérienne Londres-Paris-Bâle-Zürich, Monsieur le major Isler soit absent pour service militaire; cependant, je m'efforcerai de poursuivre les pourparlers du mieux que je pourrai.

Concernant les subsides qui devraient être fournis par Bâle et Zürich, je désirerais insister encore sur le fait que des crédits pour subventionner la ligne projetée ne peuvent être obtenus que s'il existe une offre ferme fixant le montant de la subvention nécessaire. D'un autre côté, la question se complique encore du fait qu'il faut construire un hangar spécial, provisoire ou définitif, de dimensions suffisantes pour un "Handley Page" W 8, W 8b ou W 8c. Même dans le cas où les Autorités de Zürich ou de Bâle se déclareraient prêtes à s'en charger, les crédits à cet effet ne pourraient être proposés que si l'exploitation de la ligne aérienne était garantie. C'est aussi pour ces motifs que mon télégramme du 23 insistait sur la nécessité d'une offre ferme, soit sur la fixation d'un montant qui, accepté par les diverses instances suisses, assurerait la réalisation de la ligne, cela indépendamment du montant de la subvention de l'Air Ministry.

De votre lettre du 23 dernier, je puis conclure que vous espérez fermement obtenir de l'Air Ministry 50 £ par vol simple Londres-Zürich, dans le cas où tous les intéressés suisses apporteraient ensemble 30 £. Vous faites remarquer cependant que le consentement de cette Autorité britannique fait encore défaut et exigera un certain temps, vu que le Ministère des Finances (Treasury) doit aussi donner son assentiment. Je suis parfaitement d'accord avec vous au sujet du calcul des frais et je crois donc que je dois pas m'attendre à recevoir l'offre ferme demandée télégraphiquement. En effet, si pour une exploitation sans perte il faut pouvoir compter sur 6 passagers, je comprends fort bien que votre compagnie ne pourrait guère encourir le risque de se charger de l'exploitation avec la seule assurance de l'apport Suisse de 30 £ par vol simple; elle ne pourra le faire que lorsque l'Air Ministry aura assuré les 50 £ attendues.

C'est pourquoi j'ai exposé l'affaire en détail aux Autorités intéressées de Bâle et de Zürich, afin qu'elles se rendent compte des difficultés et, malgré cette base assez peu ferme, essayent, si possible, d'obtenir les crédits nécessaires ou du moins s'efforcent de connaître les chances de succès d'une demande y relative.

Pour autant qu'un hangar provisoire ou définitif devrait être construit tout d'abord, (et cela paraît indispensable pour la ligne Bâle-Zürich), l'exploitation ne pourrait commencer avant le mois de juillet. Si l'on admet un service tous les deux jours, du 1er juillet au 15 septembre et un service hebdomadaire du 16 septembre au 31 mars 1924 et, en comptant 1'500 Fr. pour chaque vol effectué aller et retour, on obtient une somme totale comme subvention Suisse, qui n'est pas de beaucoup supérieure à la somme adoptée de Fr. 70'000.-, si bien que votre nouvelle demande ne paraît pas prohibitive.

La question du hangar peut devenir plus difficile; il n'y a dans toute la Suisse qu'un seul hangar, se trouvant à Lausanne, qui offre une largeur de porte suffisante pour un Handley Page; encore ne serait-il pas utilisable sans autre, car sa profondeur n'est que de 16 mètres. Il faudrait donc prévoir la construction d'une annexe.

Je désirerais dès lors vous demander, ceci sans aucun engagement, si, au cas où la création de la ligne Londres-Bâle-Zürich devrait échouer à cause du hangar, vous vous intéresseriez à une ligne Londres-Lausanne-Genève, dans l'éventualité bien entendu où les Autorités de ces dernières villes, assureraient les subventions nécessaires en lieu et place de Bâle et de Zürich. Comme la distance jusqu'à Lausanne et Genève est différente et que, d'autre part, les frais entiers d'exploitation ne sont pas seulement proportionnels à cette distance, votre demande pour les vols aller retour nous intéresserait.

Je vous communiquerai aussitôt que possible, le résultat de mes démarches auprès de Bâle et de Zürich et j'espère que vous pourrez bientôt faire de même en ce qui concerne les démarches entreprises auprès de l'Air Ministry.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral
e.r. Gsell

Bern, den 30. Mai 1923.

**An das Departement des Innern, Basel
An das Stadtbauamt, Zürich**

Im Nachgang zu unserem Briefe vom 26. Mai und in Bestätigung des heutigen Telefongesprächs betreffend die Luftlinie Manchester-London-Paris-Basel-Zürich gestatten wir uns mitzuteilen, dass die Firma Handley-Page uns soeben telegraphiert hat, dass sie nunmehr bereit ist, den Betrieb aufzunehmen, wenn alle schweizerischen Interessenten zusammen an Subvention Fr. 1'500.- für jeden Doppelflug (hin und zurück) zusammenbringen.

Bisher hatte Handley-Page dieselbe Forderung aufgestellt, jedoch nicht in Form eines festen Angebotes. Er hatte nur zugesagt, die Linie gegen 1'500 Fr. Subvention pro Doppelflug zu führen, sofern sich das englische Air Ministry zu einer entsprechenden Zuzahlung (5/3 des Schweizer Betrages) verpflichtet; dieser Nachsatz fällt nun weg, wir stehen vor einem positiven Angebot und müssen nun feststellen, ob wir diese Summe aufbringen oder nicht. Als Verhältnissverhältnis auf Basel, Zürich und die Eidg. Postverwaltung käme das in unserem Briefe vom 14. Mai vorgeschlagene weiter in Betracht, jedoch unter sinngemässer Erhöhung nach der Mehrforderung von Handley-Page gegenüber unserem ersten Vorschlag.

Handley-Page nimmt als Basis seines heutigen Angebotes an:

3 Monate drei Hin- und Rückflüge wöchentlich	= 13 x 3	= 39 Doppelflüge
7 Monate ein Hin- und Rückflug wöchentlich	= 30 x 1	= 30 Doppelflüge
		69 Doppelflüge à 1'500 = 103500.

Da man aber, mit Einschluss des Winterverkehrs wohl kaum mit mehr als 90% ausgeführten Flügen rechnen kann, dürfte eine Gesamtsumme von ca. 90'000 bis 93'000 Fr. herauskommen; gegenüber den in unserem Briefe vom 14. Mai angenommenen 70'000 eine also nicht ohne weiteres prohibitive Erhöhung. Es würde sich also ergeben:

Sommerbetrieb:	Post	18'000	
	Basel	17'000	
	Zürich	17'000	52'000
Winterbetrieb:	Basel	20'000	
	Zürich	20'000	40'000
			92'000.

Da das Angebot natürlich auf der angegebenen Betriebszeit basiert und die günstigen Sommermonate unmittelbar bevorstehen, müssen wir der Firma Handley-Page bald Antwort geben. Wir wären Ihnen daher sehr verbunden, wenn Sie so rasch als tunlich die Möglichkeit der Bewilligung der auf Sie fallenden Subventionsanteile klären würden.

Sofern die hier genannten Beträge von Basel, Zürich und der Postverwaltung zu bekommen sein sollten, bleibt leider als Schwierigstes noch die Frage der Unterbringung des Flugzeuges zu lösen. Wie schon bemerkt ist der Basler Hangar viel zu klein zur Aufnahme eines Handley-Page; auch Dübendorf besitzt keine genügend grosse Halle. Dort wäre zwar ein provisorisches Unterbringen möglich, wenn das Tor von Halle 3 durch eine Vertiefungsgrube vergrössert würde. Die Leitung des Militärflugwesens hat aber definitive abgelehnt eine Halle zur Verfügung zu stellen, wenn derartige bauliche Änderungen nötig sind, gleichgültig von welcher Seite diese bezahlt werden.

Für den diesjährigen Sommerbetrieb käme also nur ein Provisorium in Betracht etwa derart, dass vor eine bestehende kleine Halle ein Vorbau aus Brettern oder Planen gemacht würde, derart, dass der Schwanz des Flugzeuges in der Halle Platz findet und der Vorbau nur den Flügel deckt. Ein derartiges ziemlich billiges Provisorium hat in Lausanne den Betrieb der Strecke Paris–Lausanne mit Farman-Goliath-Flugzeugen ein Jahr lang ermöglicht, bis diese Stadt einen massiven Hangar gebaut hatte. Der Lausanner Hangar würde, mit einer unwesentlichen Änderung auch für den Handley-Page genügen, er hat alles in allem 85'000 Fr. gekostet.

Da Zürich als Endstation der neuen Linie in Frage kommt und eine Rückkehr nach Basel am Ankunftsstage fahrplantechnisch unmöglich ist, käme der Hangarbau wohl nur für Zürich in Frage. Wir hoffen also die Stellungnahme der Stadt Zürich zur Hangarfrage zusammen mit derjenigen zur Frage der Subvention kennen zu lernen. Unseres Erachtens liesse sich das angedeutete Provisorium für dieses Jahr mit geringen Kosten ermöglichen, um unterdessen für das nächste Jahr einen massiven Hangar ähnlich dem Lausanner zu bauen. Wollte man auf die diesjährige Linienführung verzichten, um die Kosten des Provisoriums zu ersparen, so würde dadurch die Linienführung für das nächste Jahr sehr in Frage gestellt. Handley-Page muss natürlich mit seinem Flugzeugpark dieses Jahr etwas anfangen; hat er aber einmal eine andere Linie angefangen, dürfte sie wahrscheinlich beibehalten werden.

Eidgenössisches Luftamt

i. V. Gsell

Abschrift an Herrn Major Isler, z. Zt Kaserne Bellinzona.

London, N.W.2., June 2nd, 1923
Yr.Ref. 1154.IV.C./471 – 1163

Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Sir,

I am in receipt of and thank you for your letter of the 28th May, and appreciate the efforts which you are making. Owing to the political situation over here and the change in the Ministry, it has been very difficult to get a decision quickly, and the assurances which I received from the Air Ministry were only of a very provisional nature before I communicated with you by telegram. I should much prefer the Line Basle–Zurich, as along this line it is much easier to reach the Aerodrome, whereas in the Lausanne–Geneva line there are difficulties in crossing the Jura which make it difficult to maintain a service in bad weather, and almost impossible to do so in the winter.

On the other hand, Basle is much more easily reached. Therefore we have not considered the cost of exploitation of the other line. If it were possible, on the other hand, to link up Paris and Geneva and be able to assure a regular service, it would be interesting for us, as it would be near the route from Paris to Marseilles, a route which interests us very much. I should prefer, however, not to discuss the details of Paris–Lausanne–Geneva, as this is so difficult, I understand, to carry out.

I await your further news, and remain,

Yours faithfully,

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.

F. Handley Page Director

Bern, den 8. Juni 1923.
Luftverkehr Manchester–
London–Paris–Basel–Zürich.

An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.

Wir beehren uns, Ihnen die Kopie unseres Exposés zuzustellen, das wir den Behörden von Zürich und Basel übergeben. Sobald wir die engl. Vorschläge betr. Flugplan besitzen, werden wir uns erlauben, Ihnen Anträge zu stellen.

Eidgenössisches Luftamt

Isler

1 Beilage

Luftamt – (8. Juni 1923)
Allgemeines.

Exposé betr. Luftpost Paris–Basel–Zürich

Das Flugzeug ist heute technisch so weit ausgebildet, dass es überall da, wo die Landverbindungen schlecht sind, bereits als wertvolles Verkehrsmittel dienen kann. Die Kolonialmächte richten immer mehr Luftlinien ein. In Südamerika scheint das Flugzeug die endgültige Erschliessung des Innern anzubahnen. Russland, dessen Bahnverkehr darniederliegt, erhielt schon 1922 einen Luftanschluss nach Zentraleuropa und diesen Sommer wird die Linie Königsberg–Moskau eine Verlängerung nach Tiflis erhalten.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist der Luftverkehr schon stark entwickelt und zwar auch da, wo grosse Schnellzüge verkehren. Die Union macht grosse Anstrengungen, um den Luftverkehr New-York–San Francisco immer mehr auszubauen, angeblich auch zu dem Zwecke, den Verkehr Europa–Ostasien immer mehr über Amerika zu leiten.

Für den Schnellverkehr in Zentral- & Westeuropa ist das Flugzeug von heute noch nicht genug entwickelt. Regelmässigkeit und Schnelligkeit sind noch nicht soweit gediehen, dass der Luftverkehr neben dem Schnellzugverkehr auf den verhältnismässig kurzen Strecken ein vollwertiges Verkehrsmittel darstellen könnte. Die Sicherheit hat schon bedeutend zugenommen, wenn sie auch auf den verschiedenen Strecken noch ungleich ist. Das engl. Ziviilflugwesen hat die Probe auf Sicherheit besonders gut bestanden und bietet auch den Confort, den der Luftreisende verlangt. Auch die schweizerische Flugpost 1923 hat bei einer Tagesstrecke von 1050 km keinen einzigen Unfall zu verzeichnen, trotz des schlechten Sommerwetters.

Am weitesten zurück ist die Entwicklung in Bezug auf die Ökonomie des Fluges. Wir stehen in einem Stadium, das allerdings auch im Postverkehr über die Alpenpässe allgemein chronisch war, bevor die Alpcars eingeführt wurden. Der Staat zahlte den Betrieb der unrentablen Alpenposten, die verhältnismässig wenig lokalen Interessenten und daneben dem Fremdenverkehr dienen.

So ist auch heute der Luftverkehr in Europa vor allem auf Staatshilfe aufgebaut und es wird eine Reihe von Jahren so bleiben. In der Schweiz muss dabei selbstverständlich stark auf die Mithilfe derjenigen Kantone und Städte gerechnet werden, die besondere Verkehrsinteressen verfolgen. Lausanne und Genf haben bereits je mehrere 100'000 Frs. dafür aufgewendet.

Wenn trotz der dem Luftverkehr anhaftenden Mängel schon jetzt auch in Europa ein weitverzweigtes Luftverkehrsnetz im Betriebe ist, so sind dafür 3 Gründe anzuführen:

1) Die Grossstaaten haben wissenschaftliche Institute, Versuchsanstalten, eingerichtet, die im Verein mit der Privatindustrie fieberhaft an der techn. Verbesserung des Luftverkehrs arbeiten. Die Erfolge der letzten Jahre weisen darauf hin, dass viele Mängel des heutigen Luftverkehrs sich in absehbarer Zeit beheben lassen. Die Erfahrungen des praktischen Luftverkehrs müssen aber der Forschung und den Versuchen den richtigen Weg zeigen und weil dabei die besonderen Verhältnisse der verschiedenen Länder berücksichtigt werden müssen, ist die Ausdehnung des Versuchsstadiums über die hauptsächlichsten Länder gegeben.

Wenn die Schweiz nicht die Mittel besitzt, um selbst Versuchsanstalten und Konstruktionswerkstätten zu halten, so hat sie doch ein grosses Interesse daran, dass in der techn. Entwicklung auch die besonderen Anforderungen unseres Geländes und unserer atmosphärischen Verhältnisse berücksichtigt werden. Auch die rationelle Vorbereitung unserer Flughäfen ist nur auf Grund der Erfahrungen des prakt. Luftverkehrs möglich.

2) Der noch unvollkommene Luftverkehr hat auch in Europa in gewissen Beziehungen schon praktischen Wert gewonnen, so z.B. zwischen London und Paris, wo täglich schon 4 regelmässige Kurse bestehen und jeden Morgen ein Flugzeug nur für Zeitungen von England nach Paris abgeht.

Sodann haben die Grossmächte begonnen, von ihren Zentren aus durch Europa hindurch die Anfänge für ihre interkontinentalen Linien nach den Kolonien und entfernteren Absatzgebieten zu legen, so Frankreich nach Afrika und gegen den Balkan, Deutschland gegen Russland und den Balkan, England in der allg. Richtung nach dem Orient.

Sache der Schweiz ist es, beizeiten den Anschluss an dieses System zu suchen und durch Entgegenkommen die Linienführung zu ihren Gunsten zu beeinflussen.

3) In Amerika und England wird der Luftverkehr mit einem Ernst und einer Energie betrieben, dass schon jetzt die Amerikaner und Engländer auch auf unserem Kontinent als Benützer des Luftweges stark im Vordergrund stehen. Der Luftreisende ist heute und in nächster Zeit weniger häufig der eilige Geschäftsmann, als der Tourist der unter möglichster Ausschaltung langweiliger Eisenbahnfahrten sein Ziel bequem und rasch erreichen will, und unter möglichst anregenden Umständen. Ein Land, das sich nicht beizeiten auf den Luftverkehr einstellt, gilt bei einer Kategorie von erstklassigen Reisenden schon bald als nicht modern.

Einer der Faktoren in der Wiederherstellung des Fremdenverkehrs ist daher ein gut organisierter Anschluss an das Luftverkehrsnetz, das von London und Paris ausstrahlt.

Nachdem heute die Zukunft des Luftverkehrs nicht mehr zweifelhaft ist, ist es auch für die Schweiz die höchste Zeit, im Interesse des Fremdenverkehrs ihren Anschluss zu sichern und den Luftverkehr in & nach der Schweiz als Propagandamittel zu benützen.

Das europäische Luftverkehrsnetz ist in Bildung begriffen. Gegenüber 1922 ist bereits ein gewisses System in der Entwicklung festzustellen, wenn auch die ausserordentlichen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse den Aufbau eines allseitig befriedigenden Anschlussnetzes noch verhinderten. Die vorhandenen Mittel werden 1923 nun wenigstens auf eine Anzahl wichtiger Routen konzentriert und alle Anstrengungen gemacht, um qualitative Fortschritte auch im Organisatorischen zu erzielen.

Für die Schweiz ist vor allem wesentlich:

Anschluss via Deutschland nach Norden & Osten Europas sowie nach dem Balkan,
via Genf nach dem Südwesten,
via Paris nach England.

Für die ersten zwei Richtungen stellt unsere Flugpostlinie Genf–Zürich–München ein wichtiges Mittelstück dar.

Für die letztere Richtung liegt das Projekt Handley Page vor.

Dadurch dass diese Verbindungen in der Ost- & Westschweiz zusammengefasst und per Bahn (Nachtschnellzug) durch die Alpen geleitet werden zum Anschluss an das projektierte italienische Luftverkehrsnetz, wird die Schweiz auch Durchgangsland für die Nord-Süd-Richtung.

Simplon & Gotthard in Verbindung mit Luftverkehr ab Mailand nach dem Süden, und ab Zürich–Basel resp Genf–Lausanne nach dem Norden, Nordosten und Nordwesten, bilden ein gut veranlagtes Zentralsystem des kommenden Schnellverkehrs.

Die traditionelle Neutralität der Schweiz ist für gewisse Grossmächte ein Ansporn, gerade hier eine Zwischenstation ihrer grossen Linien anzulegen, um ihren werdenden Luftverkehr von den Schwankungen der internationalen Politik unabhängig zu machen. Die gegenwärtige unsichere politische Lage ist ein wichtiger Faktor in dieser Situation.

Sache unseres Landes und speziell der Städte, die eine vorausschauende Verkehrspolitik treiben wollen, ist es, die momentan für uns günstige Lage auszunützen und die nötigen Opfer im gegenwärtigen Moment zu bringen, um zu verhindern, dass opferfreudigere Nachbarn uns den Rang ablaufen.

Bern, 8. Juni 1923. Der Bund, Nr.237

Flugwesen : Manchester–London–Paris–Zürich

ag. Zürich, 7.d. Verhandlungen des Eidgenössischen Luftamtes mit der grossen englischen Luftverkehrsgesellschaft „Handley Page“ ergaben, dass sofort eine Fortführung der Linie Manchester–London–Paris über Basel nach Zürich möglich ist, wenn die Schweizerische Postverwaltung und die Städte Basel und Zürich Beiträge zur Deckung der zu erwartenden Betriebsverluste leisten, und zwar für jeden Doppelflug (Hin- und Rückfahrt) 1500 Franken.

Zürich, den 24. Juli 1923.

An das Eidgenössische Flugamt Bern.

Wir bestätigen Ihnen das Resultat der heutigen Besprechung zwischen Ihrem Herrn Ingenieur Gsell und einem Vertreter der Luftverkehrsgesellschaft Handley-Page einerseits und dem Unterzeichneten und Stadtbaumeister Herter andererseits über die Erstellung einer provisorischen Flugzeughalle auf dem Flugplatz Dübendorf für den Luftverkehr Manchester–London–Paris–Basel–Zürich.

Die Flugzeughalle soll auf dem Flugplatz Dübendorf, nordöstlich vom bestehenden Schuppen am Ende der Geleiseanlage aufgestellt werden, mit Abstand von 20m in westlicher Richtung und einem Geleiseabstand von 5m. Der Zugang zur Halle erfolgt von Nord-Nordwest. Die Halle wird als Provisorium erstellt mit 27m Breite und 24m Tiefe. Die Toröffnung erhält eine lichte Höhe von 6m und soll mit einem ca. 2.20m hohen wegnehmbaren Holztag abgeschlossen werden. In die Halle soll ein Arbeits- und ein Bureau von je ungefähr 15m² Bodenfläche eingebaut werden. Sodann sind mit Anschluss an die Leitungen zur bestehenden Halle unterirdische Zuleitungen für Wasser und elektr. Strom zur Beleuchtung und zum Antrieb eines Kleinmotors im Arbeitsraum zu erstellen. Der Telephonanschluss soll durch eine offene Zuleitung (Oberleitung) erfolgen. Die vereinbarten Mehrarbeiten gegenüber dem ersten Projekt des Hochbauamtes bedingen die Einholung eines erheblichen Nachtragskredites.

Wir ersuchen Sie, uns nach Verständigung mit der Gesellschaft Handley-Page so rasch als möglich mitzuteilen, wann mit der Aufstellung der Flugzeughalle begonnen werden kann. Wir werden unsere Vorbereitungen so fördern, dass mit den Bauarbeiten sofort nach Eingang Ihrer Mitteilung begonnen werden kann. Die Bauzeit wird ca. drei bis dreieinhalb Wochen dauern.

Beilage: 1 Plan 1:100 der Flugzeughalle

Bauwesen der Stadt Zürich – Zweite Abteilung
Vorstand des Bauwesens I
Stellv. (...)

(25. Juli 1923)

Orientierung über die Verhandlungen betreffend Flugpostlinie London–Paris–Basel–Zürich.

Vom 20.– 24. Juli fanden in Bern, Zürich und Basel mündliche Verhandlungen technischer Natur statt zwischen dem eidg. Luftamt und der Firma Handley-Page, vertreten durch den Chef-Ingenieur, Herrn Savage, unter Mitwirkung der Militärbehörden des Flugplatzes Dübendorf, von Vertretern der Stadt Zürich und des Vereins für Aviatik beider Basel.

Resultat: Das Air Ministry hat vorläufig mündlich dem Projekt zugestimmt. Der definitive Entscheid der Firma Handley-Page ist noch nicht gefallen. Sobald es feststeht, dass die Linie diesen Herbst noch aufgenommen werden kann, wird die Stadt Zürich einen Hangar 27 x 24 x 6 m erstellen, der ca. innert 3 Wochen fertig sein kann. Auf dem Flugplatz Basel-Sternenfeld müssten in dieser Frist noch einige Planierungsarbeiten durchgeführt werden.

Es tritt also auf alle Fälle eine Verzögerung ein, die wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit es nicht mehr ermöglicht, mit dem Sommerflugplan zu beginnen, d.h. die ganze Linie Manchester–Zürich in einem Tag zu durchfliegen. Es würde also der Herbstflugplan in Aussicht genommen (3 mal wöchentlich):

London	ab	11.00	an	19.00
Paris	an	14.00	ab	16.00
Paris	ab	14.45	an	15.00
Basel	an	18.15	ab	11.30
Basel	ab	18.45	an	11.00
Zürich	an	19.15	ab	10.30

Ende September dürfte dann der Winterflugplan (einmal wöchentlich) einsetzen, der nur noch die Strecke Paris–Zürich umfasst, da ein Frühanschluss per Flugzeug ab London im Winter nicht möglich ist.

Die eidg. Flugplatzdirektion Dübendorf hat in entgegenkommender Weise die gewünschten technischen Erleichterungen gewährt. Für die Organisation des Passagierdienstes wird ein Vertreter der Firma Handley-Page eintreffen.

Der Kontrollingenieur des Luftamtes trifft die Vorbereitungen für die Organisation des Wetterdienstes.

Nach übereinstimmender Ansicht der Interessenten sollte, sofern Handley-Page sich nun sofort für die Eröffnung entschliesst, trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit die Linie so bald als möglich in Betrieb genommen werden, um aus den Erfahrungen dieses Herbstes und Winters die nötigen Schlüsse für die weiteren Massnahmen (definitiver Hallenbau der Stadt Zürich, Ausbau des Flugplatzes Sternenfeld, Anlage von Notlandungsplätzen, Wetterdienst etc.) ziehen und die nächste Sommersaison gut vorbereitet antreten zu können.

Eidgenössisches Luftamt:
Isler

Berne, le 26 juillet 1923.

Handley Page, Transport Ltd., Cricklewood, London. N.W.2.

Transport. – MD/4.

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous confirmer le télégramme que nous vous avons adressé hier, pour vous demander de nous faire connaître aussitôt que possible, votre décision définitive au sujet de l'exploitation de la ligne aérienne Londres–Bâle–Zürich, afin que cette dernière ville puisse commencer les travaux pour la construction, sur l'aérodrome de Dübendorf, du hangar avec portes, qui a été décidée.

Nous saisissons en outre cette occasion pour vous informer que nous demandons des entreprises d'aviation exploitant industriellement la circulation aérienne en Suisse (articles 28 et suivants de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920), la fourniture d'une garantie au montant de Fr. 15'000.- pour les dommages qui pourraient être causés à des personnes ou à leurs biens, par un de leurs aéronefs. Cette garantie peut être fournie par:

le dépôt d'une somme en espèces,

le cautionnement solidaire d'une banque établie en Suisse et agréée par le Conseil fédéral, ou

par une Police d'assurance-responsabilité, contractée auprès d'une Compagnie d'assurance concessionnée en Suisse.

Nous vous prions de bien vouloir nous faire savoir de quelle manière il vous sera la plus agréable de satisfaire à cette obligation. Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral
(J)

Annexe: Arrêté du C.F. du 27 janvier 1920.

Dear Sir,

On his return to London, our Chief Engineer Mr. Savage submitted a detailed and carefully considered report on his recent visit to Switzerland, and this was studied very carefully by the writer as soon as he came back from Sweden.

The position in regard to the Service has greatly changed since the negotiations were commenced during the writer's visit at the beginning of May last. We had anticipated, as the negotiations had been proceeding since the beginning of the year, that a decision in regard to the whole matter would be quickly arrived at and allow us plenty of time to carry through a full technical survey and experimental flights before the commencement of our regular Service.

The programme which we had in mind was as follows:-

1. Experimental flights with a D.H.9 or a similar small aircraft, landing on all the intermediate aerodromes on the way to enable the pilots to learn the route, physical conditions of the country, weather etc.
2. Subsequent regular Service with Handley Page W.8.

The reason for these experimental flights was the doubt as to the intermediate aerodromes and landing facilities along the route, and also the question in regard to the size of the Basle aerodrome, which was discussed when the writer was there.

The situation of Basle is a most important one from the point of view of aerial communications between England and Switzerland, and the route to this town is easy compared with the subsequent stretch of country between Basle and Zurich, where in some parts, particularly between Sissach and Aarau, it would be impossible to make a safe landing. Therefore before all considerations we had wished if possible to land at, and fly from, Basle aerodrome. However, owing to the delay which has occurred before decisions were obtained from the Governments concerned, we shall be compelled to curtail the programme we originally had in mind, and eliminate the important part of experimental flights, if we are to commence a passenger Service this season. In addition we shall with regret be compelled for the present to abandon the idea of landing at Basle.

As, however, we wish to take every precaution to ensure security and regularity, we would propose to commence the Service with our O/400 rather than with the W.8. type of aircraft, as our older twin-engine machine has a slower landing speed than the newer type now used on the London-Paris route. This machine, as you are aware, has accommodation for ten passengers and baggage.

Starting in this way, we propose to commence the Service with a first flight on or about August 15th, and then carry through the programme of six flights per week – three in each direction – until the end of the month, combining in this way the original survey with the regular Service. During this period our pilots would gain experience of the route, weather conditions, etc., and during the first week a decision could be come to as to extending the Service over a further fortnight or four weeks until the middle or the end of September. As a result of this further experience, if no adverse weather conditions are encountered and sufficient public patronage is accorded to the Service, we would continue with the week-end Service proposed throughout the winter.

This somewhat cautious method of procedure, in view of the lateness of the season, will involve the least expense to the Swiss Authorities in that with the machine which we propose it would not be necessary to provide a hangar at Dubendorf until it was seen that the regular Service would be satisfactory to all concerned.

Pending this decision the machine would be pegged down on the aerodrome and remain out in the open at night.

Finally in regard to this Service, we would point out that it would be necessary to have wireless telephony ready for working on or about the commencement, namely, August 15th.

A further point that influences our decision in this matter is that our Underwriters, who insure our machines against damage and so forth, will not quote us a rate for flying over this route until a trial flight has been made with the Underwriters' representative on board, and thereafter, in the light of the experience gained by our pilot and this Insurance Company representative, the insurance details can be settled.

We fully appreciate that this initial decision in regard to Basle may considerably have changed the subsidy proposals from the Swiss Authorities, and that in this event the Basle Government may not be prepared to furnish that quota of the subsidy which had formerly been promised by them.

We should be glad to have the decision of the Basle Government in regard to this matter, and also to point out the special difficulties which a close survey of Basle aerodrome has revealed. Owing to the small dimensions of this aerodrome, it will only be possible to land at and take off from this aerodrome in a easterly or westerly direction, and this only with a suitable wind. This would prevent us from carrying paying loads to and from Basle and it will make it impossible to book passengers or freight for any specific flight, because not until the actual moment when the machine flies over Basle aerodrome will it be known whether she will land there or not. Even should a landing be possible, a stay overnight or longer – should the weather conditions deteriorate sufficiently to cause a prolonged stay at Basle – would be impossible, as there is no suitable shed accommodation to house machines of our type.

We could, of course, arrange for a subsidiary Service from Zurich to Basle by a small machine connecting with the main Service, but this we would not advise owing to the lateness of the hour at which the machine will arrive at Zurich, and therefore the difficulty on many occasions of flying further from Zurich to Basle, and also the difficulty of the country between Zurich and Basle for a single-engined machine. We would suggest with due deference that the solution of the difficulty would be an aerodrome of increased size at Basle, when it should become one of the most important air centres in Europe.

Referring again to the question of the organization at Zurich, it will not be necessary under the proposed arrangements immediately to erect a hangar, as the temporary expedient of pegging down the machine in the open will be sufficient. It will, however, be absolutely essential that full wireless telephony communication should be available, so that a pilot, before he commences to cover the difficult country between Belfort and Zurich, knows exactly the weather conditions which he has to meet en route and thus can take a decision as to whether he should land or proceed to his destination. It is understood, of course, that for the winter season a hangar would be indispensable, but we suggest that the decision in regard to the erection of this be left over until the first fortnight's flying has been carried out.

In making these amended proposals, we would also desire to state how very anxious we are to get this Service inaugurated as soon as possible, as we have a great belief in the development of Civil Aviation which will result from the inauguration of the London-Switzerland Service, and you may rest assured that we shall do everything in our power to achieve complete success. Caution in the beginning is, however, likely to lead to a much more solid foundation and ultimate benefit rather than rushing in too quickly without due consideration.

We shall be glad to have your confirmation that the arrangements proposed meet with your approval, and also to have the decision of the Basle Government in regard to the variation of the Service that is proposed.

We are, Sir,

Your obedient Servants,

For and on behalf of **HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD:**

(F. Handley Page) DIRECTOR.

Bern, den 6. August 1923.

An den Stadtrat der Stadt Zürich, z. Hdn. Herrn Stadtrat Ribi, Zürich.

Unter Bezugnahme auf Ihre Besprechung vom 4. August mit dem Unterzeichneten gestatten wir uns, Ihnen bezüglich der Luftlinie Paris–Basel–Zürich mitzuteilen, dass unsere heutige Besprechung mit einem Vertreter des Regierungsrates von Basel-Stadt und dem Präsidenten des "Vereins für Aviatik beider Basel" zur Zusicherung führte, dass bis zum 15. August der Basler Landungsplatz vergrössert wird.

Diese Vergrösserung wird es bei jeder Wetterlage erlauben, die Zwischenlandung in Basel vorzunehmen, was sowohl in technischer wie finanzieller Beziehung insbesondere für den Winterbetrieb von Bedeutung ist.

Wir haben daher heute die Firma Handley-Page telegraphisch gebeten, ihre Vorbereitungen für eine Betriebsaufnahme am 15. August nach dem ursprünglichen Plane zu treffen; ein detaillierter Brief an die Unternehmung folgt.

Da die Zwischenlandungsunmöglichkeit in Basel ein Hauptgrund für Handley-Page war, sich für die Weiterführung erst nach einer Probezeit zu entschliessen, dürfte der Entschluss Basels für die Einführung des Winterbetriebs von grosser Bedeutung sein; zum Winterbetrieb ist der von Ihnen geplante Hangar natürlich unerlässlich. Gleichwohl dürfte es sich empfehlen, mit dem Bau dieser Halle zuzuwarten, bis Handley-Page die ersten Wochen der Strecke befliegen hat und uns offiziell den Entschluss zur Fortführung mitteilt.

Wir werden uns gestatten, Sie stets über den Fortgang der Angelegenheit auf dem Laufenden zu erhalten.

Eidgenössisches Luftamt
i. V. Gsell

Basel, 6. August 1923. National Zeitung Basel, Nr.361.

Wird Basel umflogen?

Die Luftlinie London–Zürich wird nach einem Telegramm aus London an die "Neue Zürcher Zeitung" am 15. August eröffnet. In Basel sollen vorläufig keine Zwischenlandungen vorgenommen werden. Die zürcherischen Interessentenkreise bereiten dem ersten Flugzeug einen in bescheidenem Rahmen gehaltenen Empfang.

Es überrascht ausserordentlich, dass die Flugstation Basel bei der bevorstehenden Eröffnung der bedeutenden Luftlinie umgangen werden soll, nachdem der Grosse Rat schon vor Monatsfrist den nachgesuchten Kredit von Fr. 32'000.— diskussionslos bewilligt hat. Das grosse Interesse Basels als Handelsstadt an einer guten Verbindung mit Paris und London wurde damals vollauf gewürdigt. Es wird von Interesse sein, die Gründe, die zu dem neuesten Schritte führten, zu vernehmen.

Bern, 7.8.23

Aktennotiz über Besprechungen Gsell

Besprechung Gsell/Vaucher/Langhard, 7.8.23 bei Vaucher:

Vaucher bemerkt, Post hätte nie offiziell Subvention für P–B–Z festgesetzt und zugesagt. Er wolle aber die noch nötigen Frk. 3'900 (wenn nur vom 15.8.-31.8. Betrieb) bis 10'400 (wenn auch ganzer Sept.) beantragen und zweifle nicht sie zu erhalten (Furrer in Ferien).

Wetterorganisation Gsell will er bei OTD auf Postkosten bestellen, Vorschlag Gsell die Wetterorg. auch beim Winterbetrieb durch Post zu zahlen als einzige Postsubvention lehnt er nicht ab, wird er auch beantragen, sobald Winterbetrieb feststeht, Dieser würde ev. auch für Post benützt für Leute die Lust und Zeit zum Warten haben.

Er telegraphiert sofort mit engl. und franz. Post betr. Benützung der Linie.

Besprechung Gsell/Hauser in OZD 7.8.23.

Wetterorganisation P–B–Z will Hauser auf 15.8. einrichten sobald Auftrag OPD vorhanden. Bözberg (kein Tg) wird ersetzt durch Frick.

Gemeinsam wird ein Tg. der OTD an Reichspostministerium München aufgesetzt mit Bitte um Antwort ob Reichspostfunkstelle München statt 1400 andere Wellenlänge wählen oder etwas herabgehen kann, um Streckendienst Luftlinie nicht zu stören

Abgabe des Telegraphisten Dinkelmann an FPD für HBK soll geprüft werden, OTD ist nicht erbaut diesen gratis abgeben zu müssen, wird es aber als Versuch bis Ende Sept. tun. Luftamt soll noch begründetes Gesuch stellen.

Besprechung Gsell mit Oberzollinspektor am 7.8.23 in OZD:

OZD wird alles nötige für Zolldienst Basel-Sternenfeld für 15.8. einrichten. Notizen betr. Flugplan genommen. Luftamt soll nur berichten, wenn die Sache am 15.8. nicht losgeht.

Bern, den 7. August 1923

An die Eidg. Oberzolldirektion, Bern.

Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich.

Unter Bezugnahme auf die heutige Besprechung des Unterzeichneten mit Herrn Oberzollinspektor Comte bestätigen wir, dass voraussichtlicher Eröffnungstermin der Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich der 15. August sein wird, dagegen steht noch nicht fest wie weit der dreimal wöchentliche Betrieb in den Herbst hinein ausgedehnt wird und ob der einmal wöchentliche Winterbetrieb dann einsetzen kann.

Die Unternehmung (Handley-Page Transport Ltd., London) ist mit dem Eröffnungstermin einverstanden, dagegen hatte sie noch in ihrem Briefe vom 31. Juli die Zwischenlandung in Basel wegen ungenügender Platzabmessungen abgelehnt. Unterdessen wurde aber von Seiten des Vereins für Aviatik beider Basel eine derartige Vergrösserung des Feldes bis zum 15. August zugesagt, dass wir an der Zusage der Unternehmung zur Zwischenlandung in Basel nicht zweifeln, umsomehr als der Platz technisch wichtig ist und ohne Zwischenlandung die Basler Subvention ausfiel. Wir erwarten daher die baldige Zusage der Unternehmung und würden Ihnen nur Mitteilung machen, sofern die Landung Basel nicht ab 15. August stattfände.

Im übrigen haben wir davon Kenntnis genommen, dass die O.Z.D. das nötige für die Aufnahme des Zolldienstes auf Basel-Sternenfeld zum 15. August von sich aus vorkehrt.

Eidgenössisches Luftamt
i. V. Gsell

Berne, le 7 août 1923.

Handley Page, Transport Ltd., Croydon – London. N.W.2.

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous confirmer notre télégramme de ce jour: "Aérodrome de Bâle sera agrandi jusqu'au 15 août. Toute la surface triangulaire avec côtés longs de 600 mètres, entre fabrique, hangar et Rhin, sera propre à l'atterrissage.- Vous prions d'entreprendre préparatifs pour ouvrir service régulier le 15 prochain, avec escale à Bâle. Service sans atterrissage à Bâle impossible. Lettre suit."

Votre lettre du 31 juillet a retenu toute notre attention et nous n'avons pas manqué de nous mettre immédiatement en relation avec les autorités de Bâle et de Zürich, ainsi qu'avec les intéressés, afin de traiter les différentes questions qu'elle soulevait. Le résultat des conversations que nous avons eues, dont le télégramme sus-mentionné indiquait déjà les grandes lignes, permettra définitivement, nous l'espérons, la création de la ligne aérienne Londres-Bâle-Zürich, vu que vous mettiez vous-mêmes la plus grande importance sur l'existence d'une place d'atterrissage irréprochable à Bâle.

Nous croyons en outre pouvoir admettre que votre décision, de commencer, à titre d'essai, l'exploitation le 15 août prochain, puis de décider vers la fin du mois la continuation du service jusqu'au 15. éventuellement 30 septembre et, de voir à cette date si le service sera continué pendant l'hiver, ne manquera certainement pas d'être influencé favorablement par la nouvelle de la résolution qui a été prise d'agrandir l'aérodrome de Bâle. Nous ne pourrions cependant inviter la ville de Zürich à commencer la construction du hangar que lorsque vous aurez pu prendre une décision définitive au sujet du service d'hiver. Nous avons en plus pris connaissance de votre intention, d'utiliser pendant la période transitoire, le type 0/400 pour 10 passagers et, de faire simplement amarrer pour la nuit, pendant la période d'essai, cette machine sur l'aérodrome de Dübendorf.

L'Aéroport de Bâle, lors de la visite de Monsieur Savage, ne possédait que la surface indiquée en bleu sur le croquis ci-joint et, à ce moment là, votre chef ingénieur, n'avait pu qu'obtenir la promesse que la zone de roulage, indiquée en rouge plein, soit prête pour le 15 août et, que le chemin A-A, ainsi que les fossés transversaux B-B, soient nivelés. De cette façon là, l'aérodrome n'aurait pu être utilisé que pour les départs et les atterrissages par vent nul ou par vents d'Est et d'Ouest, respectivement Est-Nord Est à Est-Sud Est et Ouest-Nord Ouest à Ouest-Sud Ouest, c'est à dire dans la direction des vents soufflant le plus souvent sur cette contrée. Lors de notre conversation du 6 août, les représentants du Gouvernement de Bâle et de la Société d'aviation des deux Bâle (locataire de l'aérodrome) ont promis de faire agrandir la place en mettant en état d'utilisation, jusqu'au 15 prochain, toute la zone indiquée par des hachures rouges sur le croquis. En outre, les broussailles qui se trouvaient le long du Rhin seront enlevées. L'agrandissement de la place ainsi prévu, permettra son utilisation dans n'importe quelle direction et par n'importe quel vent. Si cette nouvelle zone pourra être rendue atterrissable en si peu de temps, c'est qu'elle consistait spécialement en prés et champs de blé, lesquels une fois fauchés, offrent un sol suffisamment résistant et ne nécessitent pas de gros travaux de nivellement. La société d'aviation des deux Bâle vient de nous confirmer par écrit, ensuite de la visite des terrains qui a été faite par les représentants ci-dessus désignés et des arrangements qui sont intervenus, que l'aérodrome ainsi agrandi sera prêt pour le 15 août.

Si une escale ne devait pas avoir lieu à Bâle, cela aurait pour effet, sans compter une aggravation des difficultés techniques dans l'exploitation de la ligne, de faire tomber la subvention du Gouvernement de Bâle, qui comprend pour la période d'été environ le 1/3 et pour la période d'hiver la 1/2 du montant des subventions suisses nécessaires. D'autre part, le Département des postes et des Chemins de fer ne donnera son appui et ne ratifiera le projet de la ligne, que si cette escale a lieu.

En ce qui concerne les communications radio-électriques et l'organisation du service météorologique, nous avons déjà informé Mr. Savage, que Bâle ne possède pas de radio-station pouvant entrer en ligne de compte et, que celle de Dübendorf, bien que possédant un très grand rayon d'action (1'500 km) n'est pas encore installée pour la radio-téléphonie, quoique les appareils nécessaires aient été commandés depuis longtemps. Cependant, la livraison de ceux-ci a été annoncée et assurée pour le 15 septembre. Il ne sera donc pas possible de faire parvenir, dès l'ouverture à l'exploitation, des communications radio-téléphoniques aux pilotes. Toutefois, ces derniers pourront obtenir au départ du Bourget, par la station de TSF de cette aéroplace, les informations météorologiques concernant Bâle, le Jura et Dübendorf, puis, vu que l'atterrissage à Bâle est maintenant possible, ils recevront à leur arrivée sur cet aérodrome, des rapports météorologiques exacts et récents émanant de différentes localités du Jura et de Dübendorf. Nous avons établi un schéma de l'organisation du service météorologique (annexe) lequel, ensuite des démarches que nous avons faites, a été adopté par les autorités intéressées. Toutefois, considérant que le trafic aérien régulier en Suisse est encore dans son enfance, vous ne devez pas vous attendre de jouir d'un service météorologique analogue aux services très complets que vous avez en Angleterre ou en France. Ce que le schéma contient peut être considéré comme le maximum de ce que l'Office aérien peut obtenir. Les communications entre Bâle et Dübendorf devront avoir lieu par fil; celles entre Paris et Bâle jusqu'à Dübendorf par fil également et depuis là par TSF. Le réseau téléphonique et télégraphique Suisse est cependant développé de telle façon, que les communications nécessaires peuvent être obtenues assez vite pour permettre que l'échange des avis de départ et d'atterrissage, ainsi que des bulletins météorologiques, tel qu'il est prévu, puisse techniquement avoir lieu sans accroc.

Nous vous prions de bien vouloir faire le nécessaire, pour que nous recevions bientôt, la visite annoncée de votre représentant qui s'occupera de la création d'un bureau de voyages. Bien que l'organisation de la vente des billets et du service de liaison entre les aérodromes et les villes doive être laissé à vos soins, nous vous prions de l'entreprendre après avoir pris contact avec nous. Vous pouvez en outre constater d'après le projet d'organisation du service météorologique, que le service d'expédition des avions à Bâle, devrait être assuré par votre représentant. Il n'est pas certain pour l'instant que la ville de Bâle ou la société d'aviation puisse fournir, à leurs frais, un fonctionnaire pour le service de l'aérodrome. Pour le moment, on pourrait admettre cependant qu'il suffirait qu'un employé de l'agence, qui s'occupera à Bâle, pour votre compte, du service des passagers, se rende peu avant chaque arrivée, sur l'aérodrome afin d'être à disposition au poste téléphonique.

Nous admettons qu'à l'occasion de la visite de votre représentant commercial, la question des tarifs des passagers et des marchandises sera définitivement liquidée et que les discussions concernant le contrat pourront être continuées.

Nous considérons l'horaire suivant (Londres dép. 11h; Paris arr. 1400, dép. 1445; Bâle arr. 1815, dép. 1845; Zürich arr 1915 - Zürich dép. 1030; Bâle arr. 1100, dép. 1130; Paris arr. 1500, dép. 1600; Londres arr. 1900) que nous avons établi avec Mr. Savage, comme définitif pour la période pendant laquelle 3 courses aller et retour par semaine seront effectuées, pour autant cependant qu'il ne vous serait pas possible, en considération du service Londres-Continent, de prévoir le départ de Londres au moins 1 heure plus tôt. Nous tiendrions beaucoup à ce que vous puissiez vous résoudre à adopter un horaire établi avec le départ de Londres avant 1000h, vu que l'arrivée plus tôt à Dübendorf rendrait superflue une augmentation du personnel radiotélégraphiste, augmentation qui ne pourrait pas être obtenue sans difficulté. En outre, l'arrivée à 1945 à Dübendorf est très tardive pour le mois de septembre.

Nous espérons être dans le plus bref délai possible, en possession de votre réponse définitive, pour le moins en ce qui concerne l'exploitation durant la période du 15 août au 1er septembre.

C'est dans cette attente que nous vous présentons, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération très distinguée.

Annexes: mentionnées.

Office aérien fédéral

**Basel, den 8. August 1923. An die Oberpostdirektion, Bern.
Flugpostdienst London–Zürich.**

Durch die hiesige Zolldirektion vernehmen wir, dass nach einer Mitteilung des Hrn. Reg. Rat Brenner in Basel der Flugdienst London–Zürich und zurück am 15. ds. nach dem vorgesehenen Herbstflugplan aufgenommen werde.

Die Zolldirektion wünscht hierüber nähere Auskunft und im besondern auch darüber, ob eine Postbeförderung in Aussicht genommen sei und in welchem Umfange.

Indem wir Ihnen hiervon Kenntnis zu geben uns erlauben, bemerken wir, dass unseres Erachtens eine Beförderung von Briefkartenschlüssen angezeigt wäre.

Nach einer Notiz in der Nummer 361 der Nationalzeitung vom 6. ds. würde Basel "umfliegen, d.h. es soll vorläufig in Basel keine Zwischenlandung stattfinden. Ob dies zutrifft, ist hier nicht bekannt.

Die Kreispostdirektion:
i. V. Stamm

-1-

Bern, den 8. August 1923. An die Eidg. Fremdenpolizei, Bern

In Bestätigung des heutigen Telephongesprächs zwischen dem Unterzeichneten und Herrn Dr. Rothmund teilen wir Ihnen mit, dass der Betrieb der Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich am 15. August beginnen soll, und zwar vorderhand nach beifolgendem Fahrplan dreimal wöchentlich hin- und zurück (Montag Paris–Zürich, Dienstag Zürich–Paris usw.).

Wir haben davon Kenntnis genommen, dass Sie die Grenzpolizeiorgane über die neue Linie orientieren und sich wegen Ausführung der Passkontrolle mit der Zollkreisdirektion Basel in Verbindung setzen.

Wieweit der dreimal wöchentliche Flugplan in den Herbst hinein sich erstrecken wird und ob den Winter über ein einmal wöchentlicher Betrieb bestehen bleibt, steht noch nicht fest.

Es wäre wünschbar dass, wie dies für die Luftlinie München–Zürich–Genf besteht, auch für die neue Linie ein nachträgliches Einholen des Visums in dringenden Fällen möglich gemacht würde. Wir sehen Ihren diesbezüglichen Vorschlägen gern entgegen; die Regelung dieser Frage wird erst einigermaßen dringend, sobald der Winterbetrieb gesichert ist, umsomehr als Engländer und Franzosen des Visums ja nicht mehr bedürfen:

Eidgenössisches Luftamt
i. V. Gsell

Anlage: Flugplan

**Bern, den 8. August 1923. An die Obertelegraphendirektion, Bern
Luftpost–London–Basel–Zürich.**

Nach einer Mitteilung des eidg. Luftamts beginnt am 15. dies ein durch die englische Gesellschaft Handley-Page ausgeführter Luftdienst London–Paris–Basel (Sternenfeld)–Zürich (Dübendorf). Die Flüge werden bis 30. September nächsthin in der Woche 3mal ausgeführt nach folgendem Flugplan:

London ab 1100)		Zürich ab 1030)	
Paris an 1400)	je Mittwoch,	Basel an 1100)	je Donnerstag,
Paris ab 1445)	Freitag,	Basel ab 1130)	Samstag und
Basel an 1815)	Montag	Paris an 1500)	Dienstag
Basel ab 1845)		Paris ab 1600)	
Zürich an 1945)		London an 1900)	

Vom Oktober an wird wöchentlich nur ein Flug stattfinden, ab London Samstag, aus der Schweiz Montag. Auf Verlangen des Luftamts muss auch auf dieser Luftlinie ein telegraphischer Wettermeldedienst, ähnlich dem auf der Linie Genf–Zürich–Bodensee bestehenden, eingerichtet werden. Vom 15. dies ab bis Ende September nächsthin wäre also von den 6 Stationen Olten, Aarau, Baden, Rheinfelden, Frick, Eglisau die Wetterlage für den Flug London–Zürich je Montag, Mittwoch und Freitag um 1730 Uhr an das Telegraphenbureau Basel, und für den Flug Zürich–London je Dienstag, Donnerstag und Samstag um 915 Uhr an das Telegraphenbureau Zürich zu melden. Vom Oktober hinweg wären die Meldungen nur noch je Samstag und Montag zu machen.

Diese durch die Telegraphenbureaux der vorerwähnten Orte zu erstattenden Meldungen hätten nach dem für den Wettermeldedienst Genf–München aufgestellten Schema zu erfolgen unter Beobachtung der von Hrn. Ing. Gsell vom Luftamt mit Ihnen bereits besprochenen Abweichung inbezug auf die Sichtverhältnisse. Die Kosten der Telegramme würden von der Postkasse getragen.

Wir ersuchen Sie um gefl. baldigen Bericht, ob Sie mit uns einig gehen, und wenn ja, um gefl. Anordnung des Nötigen.

Im Namen der Oberpostdirektion:
Der Postkursinspektor: *gez. Vaucher*

An das eidg. Luftamt, Bern.

9.8.1923 Tg Postes Berne =

london paris zurich flight on 15 th experimental stop regular service not yet definitely decided upon and likely in any case to be only on alternate days = postoffice=

9th August 1923. Major Gsell, Office Aerien Federal, Berne

Dear Sir,

We confirm our telegram of yesterday:

"Hope first machine will arrive Zurich 6.30 next Wednesday. I arrive Zurich Hotel Baur-au-Lac next Monday afternoon. Cogni, Manager, Handley Page Transport."

- to which we have received your wire this morning as follows:

"Recu telegramme Cogni. Devons confirmer notre lettre du 7 Aout en ce sens que declarons atterrissage Bale absolument indispensable des premier vol, vu que tout projet ligne repose sur le fait qu'une escale ait lieu a Bale. Agrandissement Aerodrome suivant conditions Handley Page garanti par proprietaire pour le 15. Si devez auparavant inspecter terrain vous prions le faire avant cette date. Attendons reponse par fil concernant date definitive arrive premiere machine. Serai Bauraulac Lundi. Office Aerien Federal, Gsell."

We have today replied to your telegram to the following effect:

"Your telegram of today received but no letter yet. Stop. I will arrive Grand Hotel Bale Sunday midnight. Will inspect Aerodrome Monday morning eight o'clock, proceeding Zurich same day. Stop. If Bale Aerodrome ready machine will land and continue Zurich same afternoon. Stop. Weather permitting machine will leave London seven o'clock morning August fifteenth but if wireless telephone at Zurich not working undisturbed by Munich stations regret absolutely impossible to send machine – Cogni."

Until the time of writing we have not yet received your letter of the 7th inst., but the telegrams appear to be so self-explanatory that no further comments should be necessary. We quite realise your position, but want to ask you very kindly to realise ours; namely that unless the wireless telephone is working, and is not interrupted by the stations at Munich, we cannot make the flight.

I will personally inspect the Aerodrome at Basle on Monday morning at eight o'clock, and if it is ready, and the surface is good, the machine will land.

I understand from a telegram from Mr. Ras received this afternoon that Mr. Bischoff will meet me at Basle to show me the Aerodrome. I will go to Zurich as soon as possible afterwards, probably by the 12.38 train,

I arrive at Basle on 00.25 a.m. on Monday, Grand Hotel.

Yours faithfully,

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.

E. Cogni, General Manager.

9th August 1923.

Major Isler, Office Aerien Federal, Bern, Switzerland.

Dear Sir

With reference to your letter of the 26th of July, No. 1154/IVC/471 we have made arrangements for the Swiss Bank Corporation in London to guarantee the sum of 15'000 francs as required by Article 28 of the 27th January 1920, and in order that we can in our turn guarantee the payment to them, we are insuring against third party risks, and the Policy will be made out in favour of the Swiss Bank Corporation.

They are particularly anxious to know whether there is any special form in which this guarantee must be given, and whether there are any provisions in Article 28 which must be observed. In order that there shall be no doubt, will you be good enough to let us have by telegram the wording of the guarantee that is required, so that this may be incorporated in the Insurance Policy.

Yours faithfully,

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.,

(SAD) Secretary.

Bern, den 9. August 1923.

An die Eidg. Oberpostdirektion, z. Hdn. Herrn Postkursinspektor Vaucher, Bern. Wetterdienst Luftlinie England–Schweiz.

Wir verdanken den Eingang der Kopie Ihres Schreibens vom 8. Aug. an die Obertelegraphendirektion, in welcher Sie diese mit Ausführung der Wettermeldungen nach dem von uns gelieferten Schema beauftragen.

Um alle Irrtumsmöglichkeiten auszuschalten, möchten wir in Bestätigung des schon mündlich übermittelten nochmals erwähnen, dass seitens der Firma Handley-Page das offizielle Einverständnis mit der Zwischenlandung in Basel noch nicht vorliegt. Der Entschluss Basels, die geforderte Flugplatzvergrößerung vorzunehmen, datiert erst vom Montag den 6. Aug. Unsere diesbezügliche Meldung an Handley-Page ist demnach noch nicht beantwortet. Wir zweifeln aber nicht daran, dass die Zwischenlandung in Basel mit der dortigen Platzvergrößerung gesichert ist.

Weiter möchten wir nochmals erwähnen, dass die engl. Firma vorderhand nur den Betrieb vom 15.–31. August fest versprochen hat, um sich auf Grund der Erfahrungen über die Dauer des dreimal wöchentlichen Betriebes zu entschliessen und erst bei Schluss desselben den "Wochenendflugbetrieb" zu beschliessen oder abzusagen. Ob dabei der Flug England–Schweiz am Samstag und der Rückflug am Montag erfolgt, oder ev. an anderen Tagen, steht noch nicht fest.

Wir werden uns auf alle Fälle erlauben, Sie und die Obertelegraphendirektion zu avisieren, wenn irgendwelche Änderung gegenüber dem – in Ihrem Briefe vom 8.8. an die OTD erwähnten – Programm eintreten, damit für Wetterdienst keine unnützen Kosten entstehen, und benützen die Gelegenheit Ihnen für die Übernahme des Wetterdienstes für die Sommer- wie auch Winterperiode unseren besten Dank auszusprechen.

Eidgenössisches Luftamt

i. V. Gsell

London E.C.2., 9 août 1923.

Monsieur le Directeur de l'Office Aérien, Palais Fédéral, Berne.

Monsieur,

La "Handley-Page Transport Co. Ltd." qui est en train d'organiser un service aérien entre Londres et la Suisse, nous demande de bien vouloir vous fournir le cautionnement de 15'000 fr. pour dommages à tierces personnes que vous lui demandez. Nous serions couverts, de notre côté, par une police d'assurance auprès d'une société anglaise (third party risk).

Nous sommes disposés à donner cette garantie et à cet effet, nous vous serions obligés de nous faire tenir le texte exact dans lequel cette garantie doit être couchée. Si toutefois un texte officiel n'existe pas, vous voudrez bien nous envoyer la loi ou tout autre règlement relative à cette garantie afin que nous puissions nous rendre compte exactement de la portée de notre engagement et prendre les mesures nécessaires pour nous couvrir nous-mêmes.

Comme l'affaire est urgent, étant donné que la compagnie se propose d'entreprendre le premier vol mercredi prochain, il y aurait lieu de nous expédier les documents en question d'urgence. Nous vous confirmerions alors notre garantie, le cas échéant, par le fil.

Recevez, Monsieur, avec nos remerciements anticipés, l'assurance de notre haute considération.

Swiss Bank Corporation

(... , P. de Wolff)

Zürich, den 9. August 1923.

P.P. Anlässlich der Eröffnung der Luftlinie England–Schweiz beehren sich die unterzeichneten Organisationen, **die Eidg. Oberpostdirektion** auf Mittwoch, den 15. August 1923, abends ca. 8 Uhr ins HOTEL VICTORIA in ZÜRICH zu einem ABENDESSEN einzuladen.
Mit vorzüglicher Hochachtung

Verkehrsverein Zürich / Ostschweizer Verein für Luftschiffahrt / Zürcher Handelskammer / Schweizer Verkehrszentrale
P.S. Die Zeit der Ankunft des ersten Flugzeuges aus England in Dübendorf wird durch die Presse bekanntgegeben. Das Abendessen findet im Anschluss daran statt; über die Zeit des Beginns gibt das Hotel Victoria Auskunft, Telephon Selnau 870.

Eine kleine Überraschung brachte für gewisse Kreise Basels das vor einigen Tagen herumgebotene Gerücht, Basel werde von der längst geplanten Luftverkehrslinie London–Paris–Zürich, an die der Grosse Rat längst einen ansehnlichen Kredit bewilligt hat, gar nicht berührt. Dieses Gerücht hatte, wie die „Basler Nachrichten“ nun berichten, seinen Ursprung darin, dass die Handley Page Transport Ltd. erklärte, der Basler Flugplatz erscheine ihr für die grossen englischen Flugzeuge, die den Dienst versehen sollen, für zu klein, und eine Erweiterung des Platzes verlangte, wenn Basel als Station in Betracht fallen soll. Nach einer Rücksprache mit dem Gemeinderat von Birsfelden, auf dessen Gebiet der Flugplatz liegt, konnte dem eidgenössischen Luftamt zuhanden der Handley Page Transport Ltd. mitgeteilt werden, dass der fragliche Flugplatz Sternfeld in der von ihr gewünschten Ausdehnung den englischen Fliegern zur Verfügung stehe.

Der geplante dreimal wöchentliche Verkehr soll je nach Frequenz und Witterung bis in den Monat Oktober hinein aufrechterhalten werden. Die grossen Apparate, welche 14 Passagiere fassen, dürften für die Fahrt von London nach Basel 7 bis 8 Stunden beanspruchen. Für Zugsanschlüsse ist gesorgt. Die Fahrpreise sind noch nicht festgesetzt worden.

Bern, den 10. August 1923.

N° 1154 IV C

Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich

An: das Eidg. Postkursinspektorat, Bern;

die Eidg. Oberzolldirektion, Bern;

die Eidg. Obertelegraphendirektion, Bern;

die Eidg. Fremdenpolizei, Bern.

die Generalstabsabteilung I. Sekt. Bern;

die Abt. Genie, Verkehrstruppen, Bern.

die Eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf;

den Regierungsrat Basel-Stadt, Herrn Reg.rat Brenner;

den Regierungsrat Basel-Land;

den Stadtrat Zürich, Herrn Stadtrat Ribl;

die Gemeinde Birsfelden (Basel-Land);

die Kreispostdirektion Basel & Zürich;

die Zollkreisdirektion Basel;

das Verkehrsbüro Basel;

das Verkehrsbüro Zürich;

den Verein „Aviatik beider Basel“ (Basler Nachrichten);

die Telegraphenämter Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden, Zürich.

Laut telegraphischer Mitteilung der Handley-Page Transport Ltd. wird, sofern die Witterungsverhältnisse es gestatten, das erste Flugzeug der Luftlinie England–Schweiz am Mittwoch, den 15. August abgehen. Bei diesem ersten Flug ist, entgegen dem untenstehenden normalen Fahrplan, der Start in London um 7 Uhr morgens geplant.

Die den Wetterdienst und das Meldewesen besorgenden Instanzen werden gebeten, für diesen Tag die Meldungen 4 Stunden früher zu machen, als im Wetterdienst- bzw. Meldeschema angegeben.

Der Flugplatz Basel wird ab 15. August über Telephonanschluss verfügen (Basel 8014).

Am Montag den 13. und Dienstag den 14. August finden Besprechungen in Basel und Zürich mit dem Manager der Handley-Page Transport Ltd. statt, in denen u. A. die Frage der Passagier- & Frachttaxen, des Zubringerdienstes Flugplatz–Stadt und des Kartenverkaufs geregelt werden. Alle aus diesen Besprechungen gegenüber dem hier mitgeteilten sich etwa ergebenden Änderungen würden allen obigen Instanzen sofort auf dem Zirkularwege mitgeteilt.

Vorläufiger Flugplan:

(wieweit der dreimal wöchentliche Betrieb in den Herbst hinein ausgedehnt werden kann, steht noch nicht fest; Änderungen werden mitgeteilt).

MEZ

London ab	11h00)		Zürich ab	10h30)	
Paris an	14h00)	Montag	Basel an	11h00)	Dienstag
Paris ab	14h45)	Mittwoch	Basel ab	11h30)	Donnerstag
Basel an	18h15)	Freitag	Paris an	15h00)	Samstag
Basel ab	18h45)		Paris ab	16h00)	
Zürich an	19h15)		London an	19h00)	

Flugplätze: für London in Croydon, für Paris in Le Bourget, für Basel in Birsfelden, für Zürich in Dübendorf.

Eidgenössisches Luftamt

Basel, den 10. August 1923.

Oberpostdirektion Bern.

Flugpostverbindung London–Paris–Basel–Zürich.

Unter dem Vorsitz des Herrn Gsell, Kontrollingenieur des eidg. Luftamtes, fand gestern Abend die telephonisch anberaumte Konferenz im Hangar auf dem Sternfeld in Birsfelden statt. Vertreten waren das eidg. Luftamt, die Aviatik beider Basel, der Gemeinderat Birsfelden, die Zollkreisdirektion Basel und die Unterzeichnete.

Es wurden die flugtechnischen Anlagen (Hangar und Startplatz) geprüft und nötige Ergänzungen angeordnet. Im weitern wurden polizeiliche und zolldienstliche Massnahmen kurz besprochen und, soweit dies in der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit möglich war, angeordnet.

In postdienstlicher Beziehung erklärte Herr Gsell, dass die einschlägigen Fragen im persönlichen Benehmen mit Herrn Kursinspektor Vaucher in Bern geordnet worden seien. Der Herr Kursinspektor soll auch im Besitz des endgültigen Flugplanes sein. Das erste Flugzeug von London wird in Basel Mittwoch den 15. ds. Mts. eintreffen.

Zu regeln bleiben der Kartenschlusswechsel und die Autoverbindungen zwischen Basel 2 und dem Sternfeld. Wir nehmen an, dass Briefkartenschlüsse auf dem Luftweg zwischen Basel 2 und Paris, bezw. London, sowie Zürich und vice versa vorzusehen seien. Herr Raas, als Vertreter der „Aviatik“ erklärte uns mündlich, dass, soweit immer möglich, der für den Personenverkehr einzurichtende Autodienst von der Stadt nach dem Sternfeld und zurück auch zur Vermittlung der Briefkartenschlüsse benützt werden könne. Die näheren Vereinbarungen müssten natürlich noch besprochen werden.

Beginn der Konferenz 17.05 Uhr, Ende derselben 18.00 Uhr.

Die Kreispostdirektion: *i.V. Stamm*

Basel, den 10. August 1923. Oberpostdirektion, Bern.
Luftpost London–Basel–Zürich
Kartenschlusswechsel.

Es sind B-Kartenschlüsse (ohne Wertinhalt) einzurichten:

1. von Basel 2 Bfv, für Paris (Empfangsstelle noch unbekannt) und für London, sowie für Zürich 3 Bhf.
2. von London und Paris für Basel 2 Bfv. und von Zürich 3 Bhf.

Die Verbindung zwischen Basel und Zürich bietet keine oder unwesentliche Vorteile und dürfte anfänglich nur von Philatelisten benützt werden.

Zwischen Basel 2 Bfv. und dem Flugplatz werden die Kartenschlüsse vorläufig durch einen Radfahrer nach folgendem Plan vermittelt:

	I.	II.
ab Basel 2	10.55	17.55
an Flugplatz	11.20	18.20
ab Flugplatz	11.25	18.25
an Basel 2	11.55	18.55

Ein Dreirad steht um die betr. Zeiten nicht zur Verfügung.

Letzte Aufgabefristen für uneingeschriebene Briefschaften:

	<u>für Paris und London:</u>	<u>für Zürich:</u>
in Basel 2 Centralbahnstr.	10.40	17.35
in Basel 1 Hauptpost	09.50	17.20

Die Kreispostdirektion:
i.V. Stamm

Zürich, den 10. August 1923. An die Oberpostdirektion, Bern.
Luftpost London–Basel–Zürich.

In Zürich kann als Auswechslungsstelle für Flugpostsendungen einzig das Postbureau Zürich 3 Bahnhof in Frage kommen, welches bekanntlich sich jetzt schon mit diesem Dienst für die Strecke Genf–Zürich–München befasst.

Dem anliegenden Bericht dieser Stelle belieben Sie gefl. zu entnehmen, dass die letzte Aufgabezeit für Flugpostsendungen nach Richtung Basel–Paris–London auf 9.15 angesetzt werden sollte, bei einem Abgang der Sendungen vom Hauptbahnhof um 9.45 Uhr.

Auf den bereits festgelegten Abgang des Flugzeuges ab Dübendorf um 10.30 Uhr lässt sich eine Vermittlung per Bahn in Ermangelung einer passenden Zugsverbindung nicht einrichten. Da die Gesellschaft aber jedenfalls von Zürich nach Dübendorf einen Passagierdienst einrichten muss, wird es das beste sein, wenn dieser Zubringerdienst dann gleich die Sendungen mitnimmt, bezw. für die Verbringung der ankommenden Sendungen nach Zürich 3 Bahnhof sorgt.

Was die Besorgung des Reisedienstes u. des Meldedienstes anbelangt, ist das Postbureau Zürich 3 Bahnhof mit uns der Ansicht, dass die Post sich nicht mit diesen Obliegenheiten befassen, sondern der Gesellschaft anheimstellen sollte, hierfür eine Agentur, z.B. die Firma Kuoni & Co in Zürich zu bezeichnen, die für die Entgegennahme solcher Aufträge und für die Erteilung weiterer Ratschläge und Auskünfte über andere Reisemöglichkeiten besser eingerichtet ist als die Post.

Immerhin könnte die Sache auch in analoger Weise geordnet werden, wie für Genf–Zürich–München.

Die Kreispostdirektion:
E. Rud

Bern, den 11. August 1923. An die Oberpostdirektion, Bern.
Luftpost London–Basel–Zürich.

In Beantwortung Ihres randvermerkten Schreibens vom 8. dies beehren wir uns, Ihnen mitzuteilen, dass unsererseits die nötigen Anordnungen in Vorbereitung sind, damit auch für diese Luftverbindung der telegraphische Wettermeldedienst am 15. dies beginnen kann.

Besondere Telegrammformulare halten wir nicht für nötig; wir werden jedem beteiligten Telegraphenbureau zwei Mustertelegramme zu senden, auf Grund welcher sie ihre Meldungen kurz abfassen können.

Wir nehmen auch gerne davon Notiz, dass diese Wettertelegramme auf ihre Rechnung gehen werden. Die Rechnungsstellung wird in üblicher Weise folgen.

Die Obertelegraphendirektion:
i.V. Hauser

Bern, den 11. August 1923. An das Eidgenössische Politische Departement, Abteilung für Auswärtiges, Bern.
URGENT

Herr Bundesrat,

Wir gestatten uns, Ihre Aufmerksamkeit auf eine drohende Störung des Luftverkehrs England–Schweiz zu richten und die Bitte auszusprechen, das Eidg. Politische Departement wolle die schweizerische Gesandtschaft in Berlin beauftragen, bei den zuständigen Reichsbehörden vorstellig zu werden und versuchen, Abhilfe zu erzielen.

Die englische Gesellschaft Handley-Page Transport Ltd. beabsichtigt am 15. August 1923, ihre bisherige Luftlinie London–Paris nach Basel–Zürich zu verlängern. Vorläufig hat sie einen probeweisen Betrieb dreimal wöchentlich hin und zurück bis Ende August fest zugesagt; ein Entscheid betreffs Zwischenlandung in Basel soll erst gelegentlich der Besichtigung des dortigen Flugplatzes durch ihren Vertreter am 13. August stattfinden. Auf Grund des technischen Ergebnisses dieser Versuchsperiode will die engl. Gesellschaft sich dann über die Dauer des dreimal wöchentlichen Betriebes entschliessen und erst später beschliessen, ob den Winter über einmal wöchentlich hin- und zurück geflogen werden soll. Die Führung der Linie ist durch namhafte Subventionen des engl. Air-Ministry, der eidg. Postverwaltung, der Stadt Zürich und des Kantons Basel-Stadt ermöglicht.

Der geordnete und sichere Betrieb dieser Luftlinie ist ohne einen ungestörten drahtlosen Verkehr zwischen den Flugplätzen Dübendorf und Paris-Le Bourget undenkbar. Auch die Möglichkeit des drahtlosen Telephonierens zwischen Flugplatz und Flugzeug spielt eine Rolle; die Funkstation Dübendorf wird aber erst am 15. September über Telefoneinrichtung verfügen.

Zur Zeit machen nun die beiden starken und Dübendorf nahegelegenen deutschen Funkstellen in München den geordneten Funkverkehr Dübendorf–Paris bzw. von Dübendorf mit dem Flugzeuge unmöglich. Die Reichspostfunkstelle München erledigt den ganzen Tag Posttelegramme mit Wellenlänge 1400 und die Reichswehrfunkstelle München erledigt ihren Betrieb mit Wellenlänge 900m.

Diese beiden Wellenlängen sind gerade die, nach internationalem Gebrauch für den Luftverkehr reservierten. Die Wellenlänge 1400 m wird allgemein für den funkentelegraphischen Verkehr von Flugplatz zu Flugplatz, die Wellenlänge 900 m für den funkentelegraphischen Verkehr zwischen Flugplatz und Flugzeug verwendet. Nach unserer Information bei der eidg. Obertelegraphendirektion wurden diese Wellenlängen dem Luftverkehr gelegentlich der Internat. Telegraphenkonvention zu London 1914 reserviert, doch soll einesteils diese Konvention niemals ratifiziert worden und andererseits Deutschland damals von den Sitzungen ausgeschlossen gewesen sein. Dennoch haben die Wellenlängen 900 und 1400m sich ausser in Deutschland allgemein im Luftverkehr eingeführt und werden sie nur für diesen benützt.

Die Firma Handley-Page Transport Ltd. macht nun die Aufnahme des Betriebes von der Garantie eines einwandfrei arbeitenden Funkverkehrs abhängig. Die eidg. Flugplatzdirektion kann aber diese Garantie nicht übernehmen, solange die Münchner Funkstellen fortfahren, mit grosser Energie auf 900 und 1400 zu senden. Demnach hängt die Aufnahme der neuen Linie, auf welcher Basel und Zürich ausserordentlichen Wert legen, vollständig vom Ergebnis der Schritte zur Erzielung einer Änderung der Münchner Wellenlängen ab.

Wir gestatten uns, die bisher erfolglos gemachten Versuche zu rekapitulieren:

Die eidg. Obertelegraphendirektion hat das Reichspostministerium Abt. München unter genauer Begründung mit Telegramm vom 7. August um teleg. Auskunft, ob die Postfunkstelle München entweder die Wellenlänge um ca. 20–30 m ändern oder aber eine ganz andere Wellenlänge wählen könne. Gleichen Tags kam die Rückantwort, dass eine kleine Änderung der Wellenlänge unmöglich sei und dass die Anfrage, ob eine andere Wellenlänge gewählt werden könne, wegen eigener Unzuständigkeit an das Reichspostministerium Berlin weitergeleitet wurde.

Weiter hat die eidg. Obertelegraphendirektion am 10. August das Reichspostministerium in Berlin unter Bezugnahme auf obiges Telegramm telegraphisch ersucht, die Postfunkstelle München zu beauftragen, mit der Funkstelle Dübendorf Pausen zu verabreden, in welchen München Dübendorf im Verkehr mit Le Bourget nicht stört, dies für den Fall dass die beiden vorher genannten Wege ungangbar wären.

Ferner hat der Leiter der Abteilung Süd (in München) der schweizerisch-deutsch-österreichisch-ungarischen Luftverkehrs-Betriebsgemeinschaft "Trans-Europa-Union" zugesagt, unter Hinweis auf das Interesse, welches die neue Luftlinie als Anschlussstrecke zur Linie Genf–Zürich–München besitzt, direkt bei den ihm bekannten Leitern der beiden Münchener Funkstellen um Abhülfe zu ersuchen.

Schliesslich hat ein Ingenieur des eidg. Luftamtes in unserem Auftrage am 10. August bei der Deutschen Gesandtschaft (Legationssekretär Dr. Dankworth) zu Bern vorgesprochen und um Vermittlung der Abhülfe ersucht. Es wurde ihm Weitergabe des Gesuches versprochen und gleichzeitig gebeten, die Angelegenheit auch durch die Schweiz. Gesandtschaft in Berlin behandeln zu lassen.

Wir gestatten uns beizufügen, dass andererseits die Postfunkstelle München den deutsch-schweizerischen Luftverkehr unterstützt, indem sie für die Luftlinie Genf–Zürich–München die Start- und Lande- sowie Wettermeldungen auf Gegenseitigkeit kostenlos mit Dübendorf austauscht; auch die Reichswehrfunkstelle München hat diesen Dienst schon aushülfsweise versehen.

Wir möchten ferner erwähnen, dass die Funkstation Dübendorf über die Möglichkeit verfügt, ein Unterlassen der Störung durch München zu erzwingen, dadurch, dass sie mit ihrer starken Sendeenergie den Verkehr Münchens mit der Gegenstation Berlin verunmöglicht, indem sie dauernd München um Unterlassung der Störung anruft. Derartige Mittel werden im internationalen Funkverkehr inoffiziell häufig benützt, stören aber meist nur beide Teile und dürften im vorliegenden Falle eher den Streckendienst Genf–Zürich–München unterbinden, als denjenigen Zürich–Paris sichern.

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

Eidgenössisches Eisenbahndepartement:
Haab.

Bern, den 11. August 1923.

An die Swiss Bank Corporation, London EC 2. Lothbury 43

Haftpflichtgarantie für Handley-Page Ltd.

Wir erhielten Ihr Schreiben vom 9. August, in welchem Sie den Text der von Ihnen für die Handley-Page Transport Ltd. zu übernehmenden Garantie von 15'000 Schw. Frk. erbitten und ebenso um Zustellung der für die Luftlinie England–Schweiz gültigen Haftpflichtbestimmungen ersuchen.

Auf briefliche Anfrage der Fa. Handley-Page hatten wir gerade diesen Text der Gesellschaft telegraphiert, die gesetzliche Grundlage (Bundesratsbeschluss vom 27. I. 20) hatten wir Handley-Page schon früher übersandt.

Wir legen Ihnen hier zu Ihrer gefl. Orientierung den fraglichen Bundesratsbeschluss sowie (in 2 Exemplaren) die Garantieerklärung bei und hoffen vor Eröffnung der Linie im Besitze Ihrer telegraphischen Bestätigung der Garantieübernahme zu sein.

2 Anlagen (erwähnt).

Eidgenössisches Luftamt

i. V. Gs.

Bern, den 11. August 1923.

An den Verkehrsverein, Zürich.

Luftlinie England–Schweiz.

Für die freundliche Einladung zum Eröffnungsfestessen anlässlich der Ankunft des ersten Flugzeuges der künftigen Luftlinie England–Schweiz, Mittwoch den 15. August um 20 Uhr im Hotel Viktoria in Zürich, beehren wir uns den besten Dank auszusprechen.

Die Oberpostdirektion wird sich vertreten lassen durch Herrn Postkursinspektor Vaucher. Leider sind die Verhandlungen über die Benützung besagter Luftverbindung zur Postbeförderung noch nicht zum Abschluss gelangt, so dass heute noch nicht bestimmt gesagt werden kann, ob das englische Generalpostoffice und das französische Postministerium auf einen Austausch von Postsendungen mit diesem neuen Verkehrsmittel gleich von Anfang an einzutreten gedenken.

Nach unsern telegraphischen Erkundigungen in London soll es sich zunächst nur um einige Probeflüge handeln, die für die Postbeförderung kaum in Frage kommen dürften.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Die Oberpostdirektion
i.V. gez. Meng.

An das Eidgen. Luftamt, Bern
Zur gefl. Kenntnis

Bern, den 11. August 1923.

Die Oberpostdirektion: i. V. (Meng)

**Bern, den 11. August 1923. An das Telegraphenbureau
Luftpost London–Basel–Zürich.**

1. Nach einer Mitteilung des eidg. Luftamtes beginnt am 15. dies ein durch die englische Gesellschaft Handley-Page ausgeführter Luftdienst London–Paris–Basel (Sternenfeld)–Zürich (Dübendorf). Die Flüge werden bis 30. September 1923 in der Woche 3 Mal ausgeführt nach folgendem Flugplan:

London ab	10h00)		Zürich ab	10h00)	
Paris an	13h00)	Montag	Basel an	10h45)	Dienstag
Paris ab	14h00)	Mittwoch	Basel ab	11h00)	Donnerstag
Basel an	17h30)	Freitag	Paris an	15h00)	Samstag
Basel ab	18h00)		Paris ab	16h00)	
Zürich an	18h30)		London an	19h00)	

Vom Oktober an wird wöchentlich nur ein Flug stattfinden, ab London Samstag, aus der Schweiz Montag.

2. Zur Sicherung dieses Luftdienstes wird auf Verlangen des Luftamtes ein telegraphischer Wetterdienst eingerichtet, dessen Besorgung auf der Schweizerstrecke den Vorständen und Inhabern der Telegraphenbureaux Olten, Aarau, Baden, Rheinfelden, Frick und Eglisau übertragen wird. Diese haben vom 15. dies an bis Ende September 1923 die Wetterlage für den Flug London–Zürich je Montag, Mittwoch und Freitag um 17.30 Uhr an das Telegraphenbureau Basel und für den Flug Zürich–London je Dienstag, Donnerstag und Samstag um 9.15 Uhr an das Telegraphenbureau Zürich zu melden.

Vom Oktober hinweg haben sie die Meldungen nur noch je Samstag und Montag zu machen.

3. Die Wettermeldungen haben anzugeben:

A. Wind.

- a.) Allgemeine Windrichtung (woher er weht) "aus Nord", "Nordost", "Ost", u.s.w.
- b.) Windstärke "ruhig", "leiser Wind", "starker Wind", "Sturm".

B. Bewölkung.

- a.) Stärke der Bewölkung "klar", "leicht bewölkt", "stark bewölkt" "ganz bewölkt".
- b.) Wolkenhöhe über Boden in hunderten von Metern. Schätzung möglichst nach Bergpunkten bekannter Höhe: "Einhundert", "Zweihundert", "Dreihundert" u.s.w.

- c.) Sichtverhältnisse im Jura. "Jura klar", "Jura Hauenstein bis Geissfluh klar", "Jura ganz bedeckt".

C. Nebel.

"Dünner Bodennebel", "dichter Bodennebel", "Bodennebel mit teilweise sichtbarem Blauhimmel".

D. Regen.

"Leichter Regen", "starker Regen".

F. Gewitter.

"Kein Gewitter", "Gewitterregen", "Gewitterneigung" (Schwüle), "fernes Gewitter", "nahes Gewitter".

4. Für die Abfassung der Meldungen folgen die beiliegenden zwei Musterformulare. Wenn etwas nicht vorhanden ist, z.B. kein Regen, so wird es nicht besonders gemeldet. Damit der Empfänger aber weiss, dass diese Meldung nicht einfach vergessen wurde, wird eine Einzelmeldung durch das Wort "unbeobachtet" ersetzt, sofern die Beobachtung dieser Einzelheit unmöglich war. Zur Kürzung der Meldungen schreibe man also, statt "starker Nordost, stark bewölkt, Wolkenhöhe 1100 Meter, Jura von Hauenstein bis Geissfluh sichtbar. Kein Bodennebel, kein Gewitter, keine Gewitterneigung" nur: "Starker Nordost, stark, Hauenstein Geissfluh, 11".

5. Die Telegraphenbureaux Basel und Zürich sammeln die ihnen zugehenden Meldungen und telephonieren sie spätestens bis 10 Uhr (in Zürich) an das Startbureau Dübendorf und spätestens bis 18.15 Uhr (in Basel) an den Vertreter der Firma Handley-Page, bezw. an die noch mitzuteilende Telephonnummer.

6. Alle diese Telegramme sind taxpflichtig und geben den Bureaux III. Kl. Anspruch auf die Provision. Der mitzubefördernde Verkerk "Flugpost" vor der Adresse ist nicht taxpflichtig: er soll die Transit- und Bestimmungsbureaux zur raschen Weiterbeförderung der Meldungen anhalten.

Für die telephonische Übermittlung der Meldungen von Zürich nach Dübendorf und von Basel an den Vertreter der Firma Handley-Page wird eine Gebühr nicht in Rechnung gebracht, weil diese Übermittlung in Zürich die telegraphische Beförderung nach Dübendorf und die Bestellung auf den Flugplatz und in Basel die Bestellung an den genannten Vertreter erspart. Die nachträgliche Postbeförderung oder Zustellung durch Boten fällt weg.

7. Die Meldungen fallen zu Lasten der Oberpostdirektion. Die Abrechnung findet monatlich zwischen der Kontrolle der Oberpostdirektion und derjenigen der Obertelegraphendirektion statt.

8. Die Telegraphenbureaux führen über die Wettermeldetelegramme eine besondere Kontrolle, die mit der Unterschrift "Wettermeldungen (Flugpost)" zu überschreiben, Ende Monats in üblicher Weise abzuschliessen und mit den übrigen Kontrollen an das Kontrollbureau der Obertelegraphendirektion einzusenden ist. Die Wettermeldungen sind im Bordereau (Formular 24) unter "Interne" auf besonderer Zeile einzutragen. Der Ertrag aus diesen Telegrammen ist weder in die Rekapitulation der Einnahmen noch in das Bordereau aufzunehmen, da die Obertelegraphendirektion der Postverwaltung an Hand der besonderen Kontrollen Rechnung stellt.

9. Den Bureauvorständen und Bureauinhabern wird zur Pflicht gemacht, jede Meldung gewissenhaft zu erstellen und rechtzeitig zur telegraphischen Beförderung zu bringen, damit sie auch zu den unter Ziffer 5 angegebenen Zeiten nach Dübendorf und an den Vertreter der Firma Handley-Page in Basel telephoniert werden können.

Die Obertelegraphendirektion: i.V. (...)

**Bern, den 13. August 1923. An das Eidg. Postkursinspektorat, Bern
die Eidg. Oberzolldirektion, Bern
die Eidg. Obertelegraphendirektion, Bern
die Eidg. Fremdenpolizei, Bern
die Generalstabsabteilung I. Sekt. Bern
die Abt. Genie, Verkehrstruppen, Bern
die Eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf
den Regierungsrat Basel-Stadt, Herrn Reg.rat Brenner
den Regierungsrat Basel-Land
den Stadtrat Zürich, Herrn Stadtrat Ribi
die Gemeinde Birsfelden (Basel-Land)
die Kreispostdirektion Basel**

die Zollkreisdirektion Basel
das Verkehrsbüro Basel;
das Verkehrsbüro Zürich
die schweiz. Verkehrszentrale Zürich;
die Handelskammer Zürich
den Verein "Aviatik beider Basel" Basler Nachr.
die Telegraphenämter Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden, Zürich.

Luftlinie London-Paris-Basel-Zürich.

Mit Rundschreiben v. 10. August wurde Ihnen mitgeteilt, was bisher betr. Eröffnung der Luftlinie London-Paris-Basel-Zürich feststand und wir versprachen Ihnen, alle eventuellen Änderungen sofort mitzuteilen.

Die heutige Besprechung mit den Vertretern der Handley Page ergab nun folgendes:

Der erste Flug wird Mittwoch den 15. August mit Zwischenlandung in Basel stattfinden. In der ersten Betriebswoche sollen die Flüge den Charakter von Versuchsflügen haben und nach einem besonderen Flugplan ausgeführt werden. Vom 20. August ab sollen sie regelmässig durchgeführt werden, nach dem neuen Flugplan. Wie weit der dreimal wöchentliche Betrieb in den Herbst hinein ausgedehnt werden kann, und wie weit danach ein einmal wöchentlicher Betrieb kommt, wird sich erst aus den Betriebsergebnissen festsetzen lassen.

Diejenigen Instanzen, die mit dem Wetterdienst und dem Meldedienst zu tun haben, erhalten in der Anlage die nach den erwähnten Flugplan-Änderungen sich ergebenden neuen Wetter- und Meldeschemas.

<u>Fahrplan der Versuchsflüge.</u>				<u>Fahrplan für regelmässige Flüge</u>			
London ab	07 h 00	an	19 h 00	London ab	10 h 00	an	19 h 00
Paris an	10 h 00	ab	16 h 00	Paris an	13 h 00	ab	16 h 00
Paris ab	12 h 00	an	15 h 00	Paris ab	14 h 00	an	15 h 00
Basel an	15 h 30	ab	11 h 00	Basel an	17 h 30	ab	11 h 00
Basel ab	16 h 30	an	10 h 45	Basel ab	18 h 00	an	10 h 45
Zürich an	17 h 30	ab	10 h 00	Zürich an	18 h 30	ab	10 h 00

Flugplatz für London : "Croydon" ; für Paris : "Le Bourget" ; für Basel : "Sternenfeld, Birsfelden" ; für Zürich : "Dübendorf".

Eidg. Luftamt
sig. Gsell

WETTERMELDEDIENST.

(Nach dem, in der Besprechung vom 13.8. abgeänderten Fahrplan)

A	Für Flug England-Schweiz	Versuchsflüge	Regelmässige Flüge
1.)	Empfang in Paris der Wettermeldungen aller Stationen zwischen Paris und der Schweizergrenze wird von der Firma Handley Page organisiert.		
2.)	Der Startchef in Basel telephonierte das Wetter in Basel und Jura (soweit von Basel beurteilbar) an Funkstation Dübendorf.	10h30	12h30
3.)	Die Funkstation Dübendorf meldet funkentelegraphisch das Wetter in Basel und Jura (soweit von Basel und Dübendorf beurteilbar) und Dübendorf, mit Wellenlänge 1400m an Le Bourget.	10h45	12h45
4.)	Die Telegraphenbüros Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden melden ihr Wetter (Form der Meldung siehe früheres Schema) telegraphisch an Telegraphenbüro Basel. Telegraphenbüro Basel telephonierte die gesammelten Meldungen an Startchef Basel und an <u>Funkstation Dübendorf</u> (neu hinzugekommen).	14h00 14h15	16h00 16h15
4.a)	Funkstation Dübendorf hört Wettermeldung Le Bourget mit Wellenlänge 1400m ab, um die Anfrage der Flugzeuge nach Wetter zwischen Paris und der Schweizergrenze beantworten zu können.	14h00 15h00	16h00 17h00
5.)	Startbüro Dübendorf telephonierte das Wetter in Dübendorf an Startchef Basel, sofern sich das Dübendorfer Wetter seit der Meldung 3. geändert hat.	16h00	17h30
5.a)	Funkstation Dübendorf versucht drahtlose Verbindung mit Flugzeug aufzunehmen (Wellenlänge 900m) um diesem die Wettermeldungen zu 4. & 4.a mitzuteilen.	14h30	16h30
B	Für Flug Schweiz-England	Versuchsflüge & Regelmässige Flüge	
6.)	Die Telegraphenbüros Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden melden ihr Wetter (Form der Meldung siehe früheres Schema) telegraphisch an Telegraphenbüro Zürich. Dieses telephonierte die gesammelten Meldungen an Startbüro Dübendorf.		09h00 09h15
7.)	Der Startchef Basel telephonierte das Wetter in Basel an Startchef Dübendorf.		09h10
8.)	Dübendorf hört mit Wellenlänge 1400m die Wettermeldungen von Le Bourget.	09h00,	10h00, 11h00, 12h00

- 9.) Dübendorf telephoniert die Wettermeldung der Station zwischen Paris und der Schweizergrenze, die sie um 10 Uhr abgenommen hat, an Startchef Basel, wenn diese Meldung gegenüber der um 9 Uhr vom Piloten empfangenen ungünstiger geworden ist. 10h20
- 10.) Die Funkstation Dübendorf versucht mit dem zwischen Basel und Paris fliegenden Flugzeug in telephonische Verbindung zu kommen, und gibt ihm die Wettermeldung von Le Bourget und der Station zwischen dort und der Schweizergrenze, wie sie dieselben um 11 Uhr, 12h, 13h, abgehört hat. 11h00 Flugzeug ausser Hörbereich

Telephone: Flugplatz Basel „Basel 8014“, Flugplatz Dübendorf „Dübendorf 56“ oder „Zürich-Selnau 47“,
Gemeindebüro Birsfelden „Basel 5710“.

Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich

Er meldet alle ev. Unfälle oder Ausfälle an das Eidg. Luftamt

Meldedienst des Flugplatzbeamten in Basel.

Versuchs-Flüge Regelm. Flüge

1. Für den Flug England–Schweiz

Zeit:

Er telephoniert Wetter in Basel und Jura (soweit von Basel aus beurteilbar, siehe Wetterorganisation) an Funkstat. Dübendorf.	10.30	12.30
Er nimmt im Gemeindebureau Birsfelden die von Funkstation Dübendorf telephonisch ihm übermittelte Startmeldung von Bourget entgegen und <u>avisiert die Zollorgane über ev zu erwartende Verspätung.</u>	12.30	14.30
Er nimmt <u>auf dem Flugplatz</u> die vom Telegraphenbureau Basel gesammelt übermittelten Wettermeldungen der Jurastationen (siehe Wetterschema) telephonisch entgegen und trägt diese in die Wettertabelle ein.	14.15	16.15
Er nimmt die ev. telephon. Meldung von Dübendorf über Änderung der dortigen Wetters seit Mitteilung desselben per FT an Le Bourget entgegen und gibt sie an den Piloten.	16.00	17.30
Er übergibt die ausgefüllte Wettermeldungstabelle dem Piloten nach dessen Ankunft von Paris.	15.30	17.00
Er meldet die Landung des von Paris ankommenden Flugzeuges an Startbureau Dübendorf per Telephon.	15.40	17.40
Er meldet den Start des Flugzeuges von Basel nach Dübendorf per Telephon an Startbureau Dübendorf.	16.40	18.10
Er orientiert sich telephonisch beim Startbureau über Landung in Dübendorf.	18.00	18.50

2. Für den Flug Schweiz–England.

Zeit:

Er meldet telephonisch das Wetter in Basel an Startbureau Dübendorf.		09.10
Er nimmt auf dem Flugplatz die Startmeldung des Flugzeuges (vom Startbureau Dübendorf telephonisch übermittelt) entgegen und <u>meldet den Zollorganen ev. zu erwartende Verspätungen.</u>		10.10
Er meldet die Landung des von Dübendorf ankommenden Flugzeuges telephonisch dem Startbureau Dübendorf.		10.50
Er nimmt auf dem Sternfeld die ev. telephon. Meldung der Funkenstation Dübendorf über etwaige Änderungen des Wetters in Le Bourget und an den Meldestellen zwischen Paris und Basel (wenn solche seit Abflug in Dübendorf erfolgt sind) entgegen und übermittelt sie dem Piloten.		10.20
Er meldet den Start des Flugzeuges ab Basel nach Paris per Telephon an Startbureau Dübendorf		11.10
Er orientiert sich telephonisch bei der Funkenstation Dübendorf über den Eingang der Landungsmeldung von Paris.		15.30

Telephone: Startbureau Dübendorf: "Dübendorf 56" (verlangen von Hauszentrale).
 Funkenstation Dübendorf: do. do.
 Gemeindebureau Birsfelden: "Birsfelden 5710".
 Flugplatztelefon Basel: "Basel 8014"
 Eidg. Luftamt: Bern-Bollwerk 1320, Hausapparat 879.

13.8.1923.

Eidg. Luftamt.

Bern, den 14. August 1923. Dringend. An die Schweizerische Gesandtschaft, Berlin.

Herr Geschäftsträger,

Wir beehren uns, Sie zu bitten, bei den zuständigen Reichsbehörden vorstellig zu werden, um wenn möglich die Abwendung einer drohenden Störung des Luftverkehrs England–Schweiz zu erlangen.

Die englische Gesellschaft Handley-Page Transport Ltd. beabsichtigt, am 15. August 1923 ihre bisherige Luftlinie London–Paris nach Basel–Zürich zu verlängern. Vorläufig hat sie einen probeweisen Betrieb drei Mal wöchentlich bis Ende August fest zugesagt. Die Führung der Linie ist durch namhafte Subventionen des englischen Air-Ministry, der eidg. Postverwaltung, der Stadt Zürich und des Kantons Basel-Stadt ermöglicht.

Der geordnete und sichere Betrieb dieser Luftlinie ist ohne einen ungestörten drahtlosen Verkehr zwischen den Flugplätzen Dübendorf und Paris-Le Bourget undenkbar. Auch die Möglichkeit des drahtlosen Telephonierens zwischen Flugplatz und Flugzeug spielt eine Rolle.

Zur Zeit machen nun die beiden starken und Dübendorf nahegelegenen deutschen Funkstellen in München den geordneten Funkverkehr Dübendorf–Paris, bezw. von Dübendorf mit dem Flugzeuge unmöglich. Die Reichspostfunkstelle München erledigt den ganzen Tag Posttelegramme mit Wellenlänge 1400 m und die Reichswehrrfunkstelle München erledigt ihren Betrieb mit Wellenlänge 900 m.

Diese beiden Wellenlängen sind gerade die, welche nach internationalem Gebrauch für den Luftverkehr mehr und mehr reserviert werden. Diese Übung scheint auf eine beschränkt internationale Telegraphenkonvention zurückzuführen sein, der jedoch Deutschland nie beigetreten und welche auch der Schweiz. Obertelegraphendirektion unbekannt ist. Es scheint sich nach unseren raschen

Erkundigungen um eine Konvention zu handeln, deren Schwerpunkt in Paris liegt und die auf die Allianz während des Krieges zurückzuführen ist.

Es dürfte sich daher für Sie empfehlen, der deutschen Regierung gegenüber nicht auf die Quelle dieses internationalen Gebrauches, sondern nur auf die Tatsache seines Bestehens hinzuweisen.

Die Wellenlänge 1400m wird allgemein für den funkentelegraphischen Verkehr von Flugplatz zu Flugplatz, die Wellenlänge 900m für den funkentelephonischen Verkehr zwischen Flugplatz und Flugzeug verwendet, Dass dem tatsächlich so ist, ging aus einer Aufstellung hervor, die wir auf dem Eidg. Luftamt eingesehen haben, die aber leider keinen Aufschluss über den Geltungsbereich dieses Gebrauches gibt.

Die Firma Handley-Page Transport Ltd. macht nun die Aufnahme des Betriebes von der Garantie eines einwandfrei arbeitenden Funkverkehrs abhängig und die eidg. Flugplatzdirektion kann diese Garantie nicht übernehmen, solange die Münchner Funkstellen fortfahren, mit grosser Energie auf 900 und 1400 zu senden. Demnach hängt die Aufnahme der neuen Linie, auf welche Basel und Zürich ausserordentlichen Wert legen, vollständig vom Ergebnis der Schritte zur Erzielung einer Änderung der Münchner Wellenlänge ab.

In dieser Angelegenheit hat die Eidg. Obertelegraphendirektion schon direkt bei der Abteilung München des Reichspostministeriums und beim Reichspostministerium selber telegraphisch interveniert, konnte aber bis jetzt noch keine befriedigende Antwort erhalten. Sie möchte, dass die Postfunkstelle München entweder die Wellenlänge um ca. 20-30 m ändert oder aber eine ganz andere Wellenlänge wählt.

Für den Fall, dass diese beiden Wege ungangbar wären, wünscht sie, dass München mit der Funkstelle Dübendorf Pausen verabredet, in welchen die Stelle München Dübendorf im Verkehr mit Le Bourget nicht stört.

Ferner hat der Leiter der Abteilung Süd (in München) der schweizerisch-deutsch-österreichisch-ungarischen Luftverkehrs-Betriebsgemeinschaft "Trans-Europa-Union" zugesagt, unter Hinweis auf das Interesse, welches die neue Luftlinie als Anschlussstrecke zur Linie Genf-Zürich-München besitzt, direkt bei den ihm bekannten Leitern der beiden Münchener Funkstellen um Abhilfe zu ersuchen.

Schliesslich hat ein Ingenieur des eidg. Luftamtes am 10. August bei der deutschen Gesandtschaft in Bern vorgesprochen und um Vermittlung der Abhilfe ersucht.

Ein Entgegenkommen der Postfunkstelle München würde ganz im Rahmen ihrer bisherigen Haltung gegenüber dem deutsch-schweizerischen Luftverkehr liegen. Bis jetzt hat sie ihn dadurch erleichtert, dass sie für die Luftlinie Genf-Zürich-München die Start- und Lande- sowie Wettermeldungen auf Gegenseitigkeit kostenlos mit Dübendorf austauscht. Auch die Reichswehrfunkstelle München hat diesen Dienst schon aushülfsweise versehen.

Wir bitten Sie um dringendes aber vorsichtiges Vorgehen bei der deutschen Regierung.

Zu Ihrer Information fügen wir bei, dass die Funkstation Dübendorf über die Möglichkeit verfügt, ein Unterlassen der Störung durch München zu erzwingen und zwar dadurch, dass sie mit ihrer starken Sendeenergie den Verkehr Münchens mit der Gegenstation Berlin verunmöglicht, indem sie dauernd München um Unterlassung der Störung anruft. Derartige Mittel werden im internationalen Funkverkehr oft tatsächlich benützt, stören aber nur beide Teile und dürften im vorliegenden Falle eher den Streckendienst Genf-Zürich-München unterbinden, als denjenigen Zürich-Paris sichern. Wir ersuchen Sie jedoch, von dieser Drohung bis auf weitere Weisung keinen Gebrauch zu machen.

Genehmigen Sie, Herr Geschäftsträger, die Versicherung unserer vorzüglichsten Hochachtung.

Eidgenössisches Politisches Departement. (...)

London, 14. VIII. 1923 Telegram

postes berne = prepared to receive air mails from zurich 3 and basle 2 on thursdays saturdays tuesdays by handley page service
due croydon about 6.30 pm = postoffice =

Paris, 14. 8. 1923 Télégramme

directeur général postes berne = votre telegramme 1223-13/8 = notons création dépêches avions zurich & bale pour paris r p.
compagnie devra assurer livraison a paris r p = postes =

Bern, 14. August 1923

Herrn Vaucher, Oberpostdirektion, Bern
Oberzolldirektion, Bern
Obertelegraphendirektion, Bern
Eidg. Fremdenpolizei, Bern
Herrn Oberst Immenhauser, Gst. Abt. 1. Sektion, Bern
Herrn Oberst Hilfiker, Sektionschef, Abt. Genie, Bern
Eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf
Herrn Reg.Rat Brenner, Basel
Regierungsrat Baselland. Liestal
Stadtrat Zürich
Gemeinde Birsfelden
Kreispostdirektion Basel & Zürich
Zollkreisdirektion Basel
Verkehrsbureau Basel; Verkehrsverein Zürich
Verein für Aviatik beider Basel, Basel
Telegraphenbureau Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden, Zürich, Basel.

Mit Zirkular vom 13 ds. teilen wir Ihnen mit, dass der erste Flug der Linie London-Paris-Basel-Zürich Mittwoch, den 15. August stattfinden sollte.

Nach letzter Mitteilung der Firma Handley Page kann dieser Flug erst Donnerstag, den 16. August erfolgen. Das Programm bleibt dasselbe.

Eidgenössisches Luftamt
p.o. E. Coeytaux

London E.C.2. 14 août 1923. Monsieur le Directeur de l'Office Aérien, Palais Fédéral, Berne.,

Monsieur,

Nous sommes en possession de votre lettre du 11 crt. dont nous vous remercions et vous confirmons notre télégramme de ce jour, couché dans les termes suivants:

“Votre 11 garantissons valable un voyage aller retour frs 15'000 pour Handley Page Transport aux termes art. 28 arrêté fédéral 27 janvier 1920 stop lettre suit”.

De ce qui précède vous aurez compris que nous portons garants de la Handley Page Transport Ltd., London Terminal Aerodrome, Croydon, Surrey, pour la somme de:

Francs: 15'000.-- (quinze mille francs).

Cette garantie est à considérer comme cautionnement solidaire dans le sens de l'art. 28 de l'Arrêté fédéral du 27 janvier 1920 et valable pour un voyage aller-retour de l'appareil Handley-Page 0/400 Aircraft G-EATH.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre haute considération.

Swiss Bank Corporation
(...) (P. de Wolff)

Bern, den 15. August 1923.
EILT SEHR.

An die Eidg. Oberpostdirektion, Postkursinspektorat, Bern.
Eidg. Obertelegraphendirektion, Bern.
Eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf.
Eidg. Militärdepartement, Abt. Genie, Verkehrstruppen, Bern.
Gemeindebüro Birsfelden (Basel-Land)
Verein “Aviatic beider Basel” Basler Nachr.
Mr. Cogni, Manager Handley-Page, Hotel Elite, Zürich
Mr. McIntosh, Manager Handley-Page, Flugplatz Birsfelden (Basel-Land)
Telegraphenbüros Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden, Basel, Zürich.

WETTERMELDEDIENST für Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich.

Der Umstand, dass der ursprüngliche Fahrplan der Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich gelegentlich des Besuches des Vertreters von Handley-Page am 13. August geändert werden musste, führte dazu, dass die Schemas für Wetterorganisation und Meldewesen eine Änderung erfuhren.

Das Ihnen am 13. August zugeschickte neue* Schema des Wetterdienstes hat für die Periode der Versuchsflüge (bis Ende der ersten Betriebswoche) und die Periode des regelmässigen Betriebes (Montag den 20. August bis zu neuer Benachrichtigung) getrennte Spalten (für Flug Schweiz–England für beide Perioden gleich), was Sie bei Ihren Meldungen gefl. beachten wollen.

* Das richtige neue Schema führt den Titel „Wetterdienst (Nach dem in der Besprechung vom 13.8. abgeänderten Fahrplan)“.

Mit Rundschreiben vom 14. August wurde Ihnen seither mitgeteilt, dass der erste Flug England–Schweiz erst Donnerstag den 16. statt Mittwoch den 15. August stattfindet. Daraus ergibt sich, dass also am Donnerstag den 16.8. die Meldungen entsprechend Kapitel „A. Für den Flug England–Schweiz“ des Schemas und nicht entsprechend Kapitel „B. Für Flug Schweiz–England“ zu machen sind und dafür am Freitag den 17.8. entsprechend Kapitel „B. Für Flug Schweiz–England“ und so weiter.

Im ursprünglichen Schema und der darauf basierenden Mitteilung der Obertelegraphendirektion vom 11.8. an die meldenden Telegraphenämter ist angegeben, dass die Flüge England–Schweiz jeweils am Montag, Mittwoch und Freitag, dagegen die Flüge Schweiz–England am Dienstag, Donnerstag und Samstag stattfinden und die Meldungen entsprechend zu machen sind. Durch den um einen Tag verspäteten Beginn kehrt sich dies also um.

Da dasselbe Flugzeug den Dienst Paris–Basel–Zürich im Pendelverkehr ausführt, d.h. erster Tag Paris–Zürich, zweiter Zürich–Paris usw., muss jeder Ausfall eines Fluges eine derartige Umkehr bewirken. Es ist daher mit dem Vertreter der Handley-Page Transport Ltd., Herrn Cogni (Büro bis auf weiteres in Zürich, Hotel Elite) die Abmachung getroffen worden, dass dieser bei jeder solchen Änderung seine Agentur The Cooks in Zürich telegraphisch avisiert in der (beispielsweisen) Form „Flug sechzehnten Paris Schweiz statt Schweiz Paris“. Cooks benachrichtigt dann telephonisch die Agentur in Basel (Zwischenbart), den Flugplatz Basel (Gemeindebüro Birsfelden) und die Flugplatzdirektion Dübendorf, sowie das Haupttelegraphenamt Zürich. Letzteres hat dann sofort die Telegraphenämter Aarau, Baden, Basel, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden in derselben Form zu avisieren („Wettermeldungen sechzehnten für Paris Schweiz statt Schweiz Paris“), damit diese die richtige Meldung abgeben. Laut telephonischer Besprechung mit der Eidg. Obertelegraphendirektion wird diese entsprechende Weisung an die Telegraphenämter ergehen lassen.

Das zweite Wettermeldeschema (Titel siehe *) hat gegen das erste vom Luftamt herausgegebene solche und das auf diesem beruhende Rundschreiben der Obertelegraphendirektion vom 11.8. an die meldenden Telegraphenämter** eine weitere Änderung:

Handley-Page machte die Betriebsaufnahme vom Vorhandensein einer Funktelephonieeinrichtung in Dübendorf abhängig; es wurde dort sofort eine solche provisorisch installiert. Diese Funkstelle soll ständig in der Lage sein, der fliegenden Maschine die Wetternachrichten zuzufunkeln. Demnach müssen für den Flug England–Schweiz die Wetternachrichten der Jurastationen (Telegraphenämter) und vom Startchef des Flugplatzes Basel nicht nur, wie im ursprünglichen Schema angegeben, vom Telegraphenamt Basel gesammelt dem Flugplatz Basel zutelephoniert werden, sondern auch der Funkstation Dübendorf (wie im neuen Schema schon verzeichnet). Die Obertelegraphendirektion hat sich bereit erklärt, das Telegraphenbüro Basel hiermit zu beauftragen.

Wir möchten ferner der Ordnung halber erwähnen, dass das neue Wettermeldeschema (Titel siehe * S.1) durch Versehen der expedierenden Stelle Punkt „7“ nicht enthält; wir bitten diesen wie folgt nachzutragen:

„Der Startchef in Basel telephoniert das Basler Wetter dem Startbüro Dübendorf 9 h 10“

Was die Form der Wettertelegramme betrifft, ist zu erwähnen, dass betreffend „Wind“ zuerst die Stärke und nachher die Richtung desselben angegeben werden muss. (z.B. „starker Ost“, nicht „Ost stark“. So können Verwechslungen vermieden werden, trotzdem die Weisung erging, das nicht vorhandene einfach im Telegramm wegzulassen: (Wenn z.B. die Meldung für „starker Ostwind, keine Bewölkung“ lauten würde „Ost stark“, könnte man im Zweifel sein, ob das „stark“ sich auf den Wind oder die Bewölkung bezieht).

Die Meldung über Sichtverhältnisse im Jura lautet beispielsweise „Hauenstein bis Geissfluh klar“ (im Telegramm abgekürzt „Hauenstein Geissfluh“). Hier sind natürlich die Orte anzugeben, zwischen denen die Jurahöhen von der Beobachtungsstation klar sichtbar sind und Ortsbezeichnungen zu wählen, die auf normalen Karten sicher festgestellt werden können.

Wir hoffen, dass aus vorliegendem Schreiben alles klar hervorgeht, was die Wettermeldungen betrifft. Wenn irgend eine Meldestelle über etwas im Unklaren sein sollte, mag sie telephonisch das Eidg. Luftamt (Bern Bollwerk 1320, Hausapparat 874) anrufen, damit der Dienst trotz der zweimaligen Änderung sofort einwandfrei arbeitet.

Eidg. Luftamt:
i. V. Gsell

** Dadurch, dass das Rundschreiben der Obertelegraphendirektion vom 11.8. an die meldenden Telegraphenämter auf dem ursprünglichen Fahrplan beruht, ist es durch das zweite Wettermeldeschema des Luftamtes überholt. Es gilt das Schema mit dem auf S.1 * erwähnten Titel.

**Bern, den 16. August 1923. Durch das Telegraphenbureau Basel an das Telephonbureau Basel.
Luftpost London–Basel–Zürich.**

Am 16. dies beginnt nach einer Mitteilung des eidg. Luftamtes ein durch die englische Gesellschaft Handley-Page ausgeführter Luftdienst London–Paris–Basel (Sternenfeld)–Zürich (Dübendorf), der bis Ende September 1923 dauern wird. Das Telegraphenbureau Basel hat die ihm von den Telegraphenbureaux Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden zugehenden telegraphischen Wettermeldungen für den Flug England–Schweiz nicht bloss dem Startchef in Basel, sondern auch der Funkenstation Dübendorf zu telephonieren. Diese telephonischen Wettermeldungen Basel–Dübendorf, die in der Woche drei Mal stattfinden werden, sind als interurbane Gespräche Basel–Dübendorf zu taxieren und der Telephonzentrale unter der Bezeichnung „Luftpost“ anzukündigen, damit für sie besondere Tickets angefertigt und auch eine besondere Kontrolle geführt werden können. Diese Kontrolle geht Ende des Monats an die Obertelegraphendirektion, die der Oberpostdirektion für die Gespräche Rechnung stellen wird.

Die Obertelegraphendirektion:
i.V. gez. Hauser

**Bern, den 17. August 1923. An das Eidgenössische Eisenbahndepartement, Luftamt, Bern.
No. 1154/IV.C.**

Herr Bundesrat,

Gleich nach Erhalt Ihres Briefes vom 11. August berichteten wir unserer Gesandtschaft in Berlin über die drohende Störung des Luftverkehrs England–Schweiz und ersuchten sie, bei der deutschen Regierung dringend in dem von Ihnen gewünschten Sinne zu intervenieren. Wir werden diese Angelegenheit nicht aus den Augen verlieren und Ihnen berichten, sobald wir den Erfolg der Schritte unserer Gesandtschaft kennen.

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

Eidgenössisches Politisches Departement. (...)

Bern, 17. August 1923. Berner Tagwacht, Nr.191 Internationaler Luftverkehr.

Basel, 16. August. Die Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich wurde heute eröffnet. Das Passagierflugzeug der „Handley Page Transport Ltd.“ wurde gesteuert vom Flieger Mac Intosh. An Bord befanden sich ausser dem Vertreter des Vereins Aviatik beider Basel, Direktor A. Ras von den „Basler Nachrichten“, auch der Generalmajor S.I.R. Sefton Brancker, Vertreter des englischen Luftamtes, und Brigadegeneral Francis Festing. Das Flugzeug, das in Paris um 12 Uhr 15 abgeflogen war, traf ohne jeden Unfall um 4 Uhr in Basel ein. Nach einer kurzen Begrüssung durch Regierungsrat Brenner erwiderten der Vertreter des englischen Luftamtes, Sir Brancker, und der Vertreter des schweizerischen Luftamtes, Gsell. Um 5 Uhr flog das Flugzeug nach Zürich weiter. Der imposante, von 200- bis 3500pferdigen Motoren getriebene Zweidecker der englischen „Handley Page-Gesellschaft“ landete in Dübendorf um 5 Uhr 40 nachmittags. Er war begleitet von zwei Dübendorfer Flugzeugen, die ihm nach Basel entgegengefahren waren.

Zur Feier der Eröffnung der Luftlinie England–Zürich luden der Verkehrsverein Zürich, der ostschweizerische Verein für Luftschiffahrt, die Zürcher Handelskammer und die schweizerische Verkehrszentrale in das Hotel Viktoria zu einem Abendessen ein.

**Basel, den 18. August 1923 Oberpostdirektion. Bern.
Flugpost Zürich–Basel–London.**

Das Flugzeug der Handley-Page Gesellschaft in London ist erstmals am 16. August 1923 um 15.45 auf dem Landungsplatz Sternenfeld (Birsfelden) niedergegangen und hat nach ca. einstündiger Pause seine Reise nach Zürich fortgesetzt.

Bei der Rückreise am 17. August erfolgte die Landung in Basel ca. 11 Uhr und die Weiterreise 11.15.

Briefkartenschlüsse vom Auslande sind bei diesem Versuchsfluge nicht eingegangen, dagegen von hier nach Paris und London gefertigt worden. Inhalt der Sendungen: Paris 1 Postkarte, London 4 R, 6 Briefe, 1 Postkarte.

Die Kreispostdirektion Basel:
(...)

Bern, den 18. August 1923. An das Polizeikommando des Kantons Baselland, Liestal.

Da der Unterzeichnete seit Eingang Ihres Briefes vom 14. August dauernd auf Dienstreise war, um die nötigen Vorarbeiten für die Luftlinie London–Paris–Basel–Zürich zu beschleunigen, kommen wir erst heute zur Beantwortung Ihrer Anfrage.

Das Luftamt hat die Eidg. Fremdenpolizei und die Eidg. Oberzolldirektion betreffs der Luftlinie orientiert. Beide haben betreffend die ihnen unterstellten Zweige, Passkontrolle und Zolldienst geantwortet, dass sie diese von sich aus mit den lokalen Behörden regeln werden. Die Fremdenpolizei beabsichtigte dabei, mit der Passkontrolle die Zollbehörden zu betreuen, um den Dienst möglichst weniger Beamter durch die Luftlinie zu beeinflussen.

Anlässlich eines Besuchs des Unterzeichneten in Basel hat sich die Gemeinde Birsfelden freundlichst bereit erklärt, für den Meldedienst auf Flugplatz Sternenfeld (Start- und Landungs-, sowie Wettermeldungen) vorerst einen Polizeibeamten zur Verfügung zu stellen. Von unserer Seite sind demselben die nötigen Unterlagen zugestellt worden (Schema des Wetterdienstes und des Meldewesens); ausserdem hatte Unterzeichneter Gelegenheit, am 16. August den Platzdienst genau mit dem Polizeibeamten (Salathe) zu besprechen. Soweit Ihnen also nicht besondere Wünsche der Oberzolldirektion oder Eidg. Fremdenpolizei zugegangen sind, würde als unser Wunsch an Ihre Stelle nur der Absperrungsdienst auf dem Sternenfeld bleiben. Solange der Reiz der Neuheit noch eine grössere Zahl von Zuschauern zu den jeweiligen Zwischenlandungen führt, dürfte sich empfehlen, einige Polizeibeamte zur Verfügung zu halten, damit das Flugfeld für Start- und Landung sicher frei bleibt und die gelandete Maschine nicht von Neugierigen umringt wird. Es wird sich dann zeigen, ob später der Polizeibeamte von Birsfelden und der Zollbeamte neben der angedeuteten Tätigkeit auch noch den Absperrdienst allein erledigen können.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit noch erwähnen, dass ein ev. Ausfall eines Fluges den Fahrplan verschiebt. Normalerweise ist vorgesehen (ab 20.8.23 bis auf weiteres):

London	ab	10h00	)		Zürich	ab	10h00)	
Paris	an	13h00	)	Montag	Basel	an	10h45	)	Dienstag
Paris	ab	14h00	)	Mittwoch	Basel	ab	11h00	)	Donnerstag
Basel	an	17h30	)	Freitag	Paris	an	15h00	)	Samstag
Basel	ab	18h00	)		Paris	ab	16h00)	
Zürich	an	18h30	)		London	an	19h00)	

Da dasselbe Flugzeug die Strecke im Pendelverkehr (Montag England–Schweiz, Dienstag Schweiz–England) fliegt, verschiebt ein Ausfall den Fahrplan, sodass z.B. Montag Schweiz–England statt England–Schweiz geflogen wird, wenn am vorhergehenden Samstag der Flug Schweiz–England ausfallen musste. Es ist deshalb eine Organisation getroffen, nach welcher das Gemeindebüro Birsfelden stets orientiert wird, wenn eine solche Umkehr stattfindet.

Wir möchten des weiteren erwähnen, dass bei Rückenwind die Flugzeuge früher als fahrplanmässig eintreffen können (für Paris–Basel ca. $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$, für Zürich–Basel ca. $\frac{1}{4}$ Std.). Soweit Verspätungen nach den Startmeldungen zu erwarten sind, ist der Polizist in Birsfelden, bezw. das dortige Gemeindebüro orientiert. Dübendorf hat diesem die von Paris funktelegraphisch erhaltenen Startmeldungen, sowie die Startmeldungen von Dübendorf zu telefonieren.

Eidgenössisches Luftamt

i.V. Gsell

Beilagen: RR Beschl. 27.I.20; Vorschriften 24.I.21
+ 3.VIII.23, Übereinkommen Schw.-England

Berne, le 18 août 1923.

Monsieur Cogni, Manager Handley Page, Transport Ltd, Zürich. Hotel Elite.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous adresser sous ce pli, copie d'une lettre que nous avons reçue de la Swiss Bank Corporation à Londres, par laquelle cet établissement nous informe qu'il se porte garant pour votre Compagnie de la somme de Fr. 15'000.- et cela dans le sens de l'art. 28 de l'arrêté du C.F. du 27 janvier 1920. Cependant, ce cautionnement n'étant valable, d'après les termes de la lettre mentionnée, que pour un voyage aller et retour de l'appareil 0/400 G-EATH, nous vous prions de bien vouloir faire auprès de la Swiss Bank Corporation, les démarches nécessaires pour que ce cautionnement solidaire soit donné pour la durée de l'exploitation de la ligne Londres–Bâle–Zürich par votre Compagnie.

D'autre part, lors de nos dernières conversations au cours desquelles nous avons eu l'occasion de discuter la question des tarifs pour passagers, nous avons cru devoir attirer votre attention sur le fait qu'il serait plus rationnel qu'une différence, si petite soit elle, existât entre les prix des billets pour Bâle et Zürich. Nous croyons savoir en outre que la ville de Bâle craint, si le prix du voyage est identique pour les deux villes, que les voyageurs continuent toujours jusqu'à Zürich au lieu de descendre, comme ils en avaient peut-être l'intention, sur son aérodrôme.

Nous nous permettons donc de vous prier de bien vouloir examiner de quelle façon ce détail pourrait être le mieux réglé, soit en diminuant quelque peu le prix actuel du voyage pour Bâle ou en l'augmentant légèrement pour Zürich.

Enfin, le chef de la station de TSF de Dübendorf, 1er Lieut. Zimmermann, désirerait être à même de prendre les météo donnés d'heure en heure par radio depuis Le Bourget, mais il ne connaît malheureusement pas le code lui permettant de les déchiffrer. Nous vous serions fort obligés que vous le lui fassiez parvenir.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral *e.r. Gsell*

Hotel Elite, Zürich. 18th August, 1923.

Mr. Gsell, Office Aérien Fédéral, Berne.

Dear Sir,

We understand from our representative at Basle that he has made the following arrangements there regarding the clearance of the incoming machines:-

The passengers who book only as far as Basle will, together with their luggage, come out of the machine at Basle, and the passenger list will be marked accordingly by the Customs Official there.

The passengers who are booked through to Zurich, and their luggage, will not leave the machine, which will in a very few minutes after landing proceed on its way to Dubendorf. Here their passports will be examined and their luggage passed through the customs.

Will you kindly confirm that this arrangement will meet with the approval of the Authorities, as we consider it a very good procedure to adopt.

As regards the outward journey to Paris and beyond, we would suggest the following:-

1. A Passenger List will be made out for passengers leaving Dubendorf, and the number entered in the Log Book. The passports and luggage to be examined at Dubendorf and upon arrival at Basle the passengers and their luggage will remain in the machine.

2. A separate list of passengers will be made out for those embarking at Basle and the number added in the Log Book, which will be again signed by the Customs Official there. As our representative at Basle will have the names and we shall not, we think that this procedure will facilitate the departure of the machine from Basle.

Should you consider it necessary to discuss the matter with me, I should be very pleased indeed to know when you next intend to come here, or, if you so prefer, I would come to Berne at three days notice. I could take the 7.30 a.m. train and be with you at 10. a.m.

Yours faithfully,

For and behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LIMITED.

E. Cogni, General Manager.

Zürich, 19. Aug. 1923

Sehr geehrter Herr Kursinspektor!

Leider vergass ich Ihnen am Donnerstag Abend meinen Beitrag an das Trinkgeld für den Chauffeur der Firma Cook & Son zu entrichten. Anbei übermache ich Ihnen Fr. 2.- in Briefmarken & bitte meine Vergesslichkeit zu entschuldigen.

Beim Bankett im Victoria, das ca. 23.30 seinen Schluss fand (wir gingen dann noch ins Elite bis 24.20) verkündete Herr Stadtrat Häberlin noch, dass die Handley Page Cie die Teilnehmer zu einem Freiflug einlade. Einige Herren sind bereits am Freitag nach Basel geflogen. Ich hoffe es nächste Woche wenigstens bis Paris zu bringen & möchte Ihnen empfehlen gleich einen Flug Zürich–London & zurück zu machen.

Am Samstag kam dann Hr. Cogni, General Manager, zu mir aufs Bureau, um die Details der Postbeförderung noch näher zu erörtern & zu regeln. Es scheint, dass in Paris & London betr. Zubringerdienst noch gar nichts vereinbart ist. Die Handling Page Cie will die Sache übernehmen, soweit sie sich mit der Passagierbeförderung kombinieren lässt, im übrigen muss aber die Post selber für die Vermittlung sorgen. Für diesen Zubringerdienst & die Funktionen der Piloten, sowie zur Deckung der Haftpflicht erwartet die Unternehmung aber doch eine bescheidene Entschädigung. Mit ca. Fr. 30 – 50 pro Flug (eventuell auch schon mit Fr. 20 – 25) ist Herr Cogni aber wohl befriedigt für die Versuchsperiode; er würde dann die Gratifikationen an Piloten & Chauffeure übernehmen. Ich denke Fr. 30 pro Flug wäre nicht zu viel & mindestens so viel werden wir auch an Porti einnehmen. Ich habe rasch einen Entwurf für ein prov. Übereinkommen aufgestellt & bitte um gefl. Prüfung & rasche Behandlung. Hr. Cogni wird noch einige Tage hier bleiben.

Anbei auch 1 Exemplar unseres letzten Rundschreibens betr. Flugpost.

Frdl. Grüsse

E. Rud

Bern, den 20. August 1923. Dringlich. An die Schweizerische Gesandtschaft, Berlin.

Herr Geschäftsträger,

Am 14. dieses Monats schrieben wir Ihnen über eine drohende Störung des Luftverkehrs England–Schweiz. Diese ist nunmehr abgewendet, wie aus einem Telegramm des Reichspostministeriums an die eidgenössische Obertelegraphendirektion hervorgeht und demzufolge die Reichspostfunkstelle München ihre Wellenlänge von 1400 auf 1450 abgeändert hat.

Damit ist die Störung durch die Postfunkstelle München beseitigt, nicht aber diejenige des funktelephonischen Verkehrs zwischen Dübendorf und dem Flugzeug, welche mit 900 m Wellenlänge erfolgen muss, d.h. mit derselben, welche von der Reichswehrfunkstelle München angewendet wird.

Es wäre daher wünschenswert, dass auch mit Bezug auf die Wellenlänge der Reichsfunkstelle eine Änderung getroffen würde. Mit Rücksicht jedoch darauf, dass nun die wichtigste Störung (Reichspostfunkstelle) behoben ist, bitten wir Sie, von besonderem Schritt bezüglich der Reichswehrfunkstelle vorläufig abzusehen und den Wunsch auf die Änderung ihrer Wellenlänge nur anzubringen, wenn Ihnen dies gelegentlich möglich ist.

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

Eidgenössisches Politisches Departement (...)

London, N.W.2., Aug. 21st 1923.

Dear Major Isler

During the return flight of the aeroplane G-EATH from Zurich to Paris the pilot had great difficulty in maintaining the necessary oil pressure in the engine. On landing in Paris an examination of the tanks containing the lubricating oil showed them to be completely filled up with some foreign substance such as soft soap. The tanks were so full up that it was with difficulty that a stick could be pushed through to the bottom.

As far as our mechanic was concerned the oil tank was not touched, as sufficient lubricating oil was put in in Le Bourget for the whole flight to Zurich & back.

It looks very much as though someone had been endeavouring to carry through a little sabotage with possible disastrous effects to General Brancker & Festing who were on board.

I am writing this letter to you privately so that you might make enquiries & see if there was any reason or cause for anyone trying to cause trouble there. Would you let me know the result of your enquiries.

I am sorry to trouble you but the result might have been a serious accident.

With kind regards

Yours sincerely

F. Handley Page

Aeroplane No. 8 du 22 août 1923 (page 220)

The 0/400 which went to Zürich was found to have had its oil tanks filled with soft soap at Zürich. Whether this was a symbolic sign of peace and good will or a piece of hate left over from the late War has not yet been discovered. Anyhow soap is not a good carburettant whatever it may be as a lubricant and even two engines at a time cannot cope with it. So the journey was what the French call "accidenté" though fortunately no accident occurred. General Festing (Controller of aerodromes and licences) was on board and probably an official international inquiry as to the origin of the crime will result.- "GLOOM"

Bern, den 22. August 1923. An das Eidgenössische Luftamt, Bern.

Unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 8. August 1923, Ihre No. 1154/IV C 471, teilen wir Ihnen mit, dass die Passkontrolle der Flugpassagiere der Linie London–Paris–Basel auf dem Flugplatz Sternfeld durch die Zollorgane vorgenommen wird. Reisende, die einem noch visumspflichtigen Staate angehören und dringender Ausreise wegen das Visum nicht einholen konnten, erhalten dasselbe vom Polizeiposten Birsfelden, der nach Instruktion durch die Polizeidirektion in Liestal oder durch die Passierstelle Els.-Lothr. Bahnhof der eidg. Grenzpolizei dasselbe erteilen oder die Rückweisung vornehmen wird.

Über die fremdenpolizeilichen Erfordernisse zur Einreise ist der Vertreter von Handley-Page orientiert.

Eidg. Zentralstelle für Fremdenpolizei

Der Chef: (...)

Berlin, den 22. August 1923. An das Eidgen. Politische Departement, Bern.

Herr Bundesrat,

Ich beehre mich, den Empfang Ihres dringenden Schreibens vom 14. August betreffend Sicherung des drahtlosen Verkehrs für den Betrieb der Luftlinie Paris–Basel zu bestätigen und mitzuteilen, dass sofort nach Eintreffen Ihres Schreibens die gewünschten Schritte beim Auswärtigen Amt unternommen worden sind.

Dieses war schon durch seine Berner Gesandtschaft über unsere Wünsche unterrichtet und konnte mir mitteilen, dass die Angelegenheit mit grösster Beschleunigung behandelt und allem Anscheine nach zu einer den schweizerischen Wünschen entsprechenden Lösung werde geführt werden können.

Man verkennt im Auswärtigen Amt das Interesse nicht, das auch Deutschland an der Ausdehnung der internationalen Luftlinien hat und ist aus diesem Grunde in dringender Form beim zuständigen Reichspostministerium vorstellig geworden, wo man, wie mir mitgeteilt wurde, den Eindruck empfindet, dass auch das Ressortministerium in Anerkennung der Bedeutung der Angelegenheit sich bestrebt, eine befriedigende Lösung zu finden.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Der Schweizerische Geschäftsträger a.i.: (...)

P.S.

Ich erhalte soeben Ihr Schreiben vom 20. August in der gleichen Angelegenheit, laut welchem die Postfunkstelle München bereits zu einer Abänderung der von ihr bis jetzt benutzten Wellenlänge gekommen ist. Da mein erster Schritt auch mit Bezug auf die Wellenlänge der Reichswehrfunkstelle erfolgte, Sie jedoch eine Änderung dieser Länge wohl als wünschenswert, jedoch nicht mehr als dringend bezeichnen, werde ich vorläufig weitere Schritte nicht unternehmen und erstmals die Antwort des Auswärtigen Amtes abwarten.
D. O.

London, E.C.2., 22 Août 1923. Monsieur le Directeur, de l'Office Aérien, Palais Fédéral, Berne.

Monsieur,

Nous vous confirmons notre télégramme de ce matin couché dans les termes suivants:

“Renouvelons garantie 14 valable trois mois”

duquel vous aurez compris que nous étendons la validité de notre garantie du 14 courant du montant de Frs: 15'000.— en faveur de la Handley-Page Transport, pour la durée de trois mois, c.à.d. jusqu'y compris le 13 novembre prochain, ce dont veuillez prendre note.

Veuillez recevoir, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

Swiss Bank Corporation.

(...) (P. de Wolff)

Bern, den 23. August 1923. An das Luftamt.

Ihr uns gestern übergebenes Konzept zu einem Verträge mit der Handley-Page Transport Ltd. betreffend Errichtung einer Luftverkehrslinie Paris–Basel–Zürich veranlasst uns zu verschiedenen Bemerkungen.

I.

1. Mit Rücksicht auf die Entwicklung des nationalen und internationalen gewerbsmässigen Luftverkehrs wird es an der Zeit sein, ein Konzessionsschema auszuarbeiten, d.h. einen Typus für die zu erteilenden Luftverkehrskonzessionen. Eine solche Normalkonzession besteht bekanntlich auch für die Eisenbahnen, sowie die Schifffahrt und das Automobiltransportgewerbe. Wir gestatten uns anzunehmen, dass wir bei der Ausarbeitung eines solchen Schemas beigezogen werden und erklären schon hier unsere Bereitwilligkeit dazu.

2. Die allenfalls weiter abzuschliessenden Subventionsverträge, wie der vorliegende, sollten auf der Grundlage der jeweils zu erteilenden Konzession und unter Vorbehalt von deren Bestimmungen abgeschlossen werden.

3. Wir hätten es für nicht überflüssig angesehen, wenn wir zu den bereits abgeschlossenen Verträgen ebenfalls hätten Stellung nehmen können und nehmen an, dass uns diese Gelegenheit bei weiteren Vertragsabschlüssen geboten wird.

4. Von den bereits abgeschlossenen Verträgen erbitten wir Kenntnisnahme durch Abschrift.

5. Wer die Konzessionen für gewerbsmässigen Lufttransport mit oder ohne Postbeförderung erteilen soll, das Postdepartement oder das Eisenbahndepartement, wird mit ersterm noch grundsätzlich zu regeln sein, da die gewerbs- und fahrplanmässige Personenbeförderung ganz allgemein zum Postregal gehört. Auf alle Fälle, wenn sie vom Eisenbahndepartement erteilt werden soll, wird die Konzession vom Departement als solchem auszugehen haben, nicht von einer Abteilung desselben. Auch die Eisenbahn- und Schifffahrtskonzessionen sind Akte des Departements; desgleichen werden die Konzessionen für Kraftwagenunternehmungen vom Postdepartement auf Antrag der Oberpostdirektion erteilt und zwar regelmässig nach Anhörung des Sekretariats des Eisenbahndepartements.

Im weitem scheint uns gegeben, dass bei der Aufstellung der Normalkonzession ausser der Post- und Telegraphenverwaltung auch die Zollverwaltung begrüsst wird.

6. Bei einer Konzessionserteilung wird namentlich auch auf die Voraussetzungen in Art. 16 Abs. 2 und 3 und Art. 17 B.R.B. vom 27. I. 1020 zu sehen sein, soweit Staatsverträge mit dem Ausland hievon nicht dispensieren.

II.

Zum Vertrag mit der Handley-Page Co, Ltd. gestatten wir uns insbesondere noch folgendes zu bemerken:

1. Es fällt uns auf, dass die Gesellschaft, deren Seriosität, Reputation, Vermögen und Geschäftsbetrieb wir nicht kennen, in der Schweiz nicht soll belangt werden können, da sie in der Schweiz weder Domizil verzeigt, noch eine Niederlassung (Art. 16,3 BRB zit.) besitzt. Wie Sie uns gestern telephonisch mitteilten, hat sie beim Schweiz. Bankverein in London lediglich eine Kautions von Fr. 15'000.- hinterlegt. Diese Summe ist u.E. absolut unzulänglich angesichts der Tatsache, dass die Gesellschaft mit Fahrzeugen von etwa 10 Personen (Passagieren) Fassungsvermögen fahren will, und es scheint uns unerlässlich, dass sie überdies noch eine Versicherung von mindestens Fr. 150'000 bei einer den schweizerischen Behörden als solid bekannten Versicherungsgesellschaft abschliesst und die Police an ihrem schweizerischen Domizil hinterlegt.

2. Sie hätte überdies also Domizil zu verzeigen und zwar in Bern, Basel und Zürich, wo sie für alle Zivil- und öffentlichen Ansprüche (aus dem Subventionsvertrag, aus der Konzession, aus dem Transportvertragsverhältnis, Haftpflicht, Regresshaftpflicht gegenüber der Postverwaltung, Zollansprüche, Steuern, etc.) belangt werden kann.

3. Zu der Kautionshinterlage in London wäre noch die Frage zu stellen, ob Vorsorge getroffen ist, dass die Kautions nicht von der Unternehmung einseitig, also beliebig wieder zurückgezogen werden könnte.

4. Sodann war uns nicht recht verständlich, dass das Luftamt selber als Mitkontrahent vorgesehen ist. Eine Notwendigkeit hiefür ist nicht einzusehen, namentlich nicht, dass zwei Abteilungen ein und desselben Departementes als Kontrahenten auftreten. Davon abgesehen gestatten wir uns noch darauf aufmerksam zu machen, dass soweit möglich immer vermieden werden sollte, dass die unmittelbare öffentliche Aufsichtsinstanz zugleich Partei ist.

5. Wir haben einen Gegenentwurf aufgestellt, den wir Ihnen mit Ihrem Konzept beigezogen zu übergeben uns gestatten und verweisen auf seinen Inhalt, sowie auf die vorstehenden Bemerkungen, namentlich Ziff. II. 1.3. Eine allf. Verlängerung des Vertragsverhältnisses wird nach unserer Annahme nur auf Grund einer Konzession erfolgen können. Endlich sei nochmals, namentlich

im Hinblick auf die Konzession und eine allf. Vertragsverlängerung auf die Vorschriften der Art. 16 Abs. 3 und 17 BRB 20.I.1920 betreffend Niederlassung und Handelsregistereintrag hingewiesen.

6. Der Vertragsentwurf sollte vom Departement zuerst eingesehen und gutgeheissen sein, bevor er an andere interkantonale Mitkontrahenten geht.

7. Wir möchten noch beifügen, dass u.E. eine Bestimmung, wonach "die Mehrauslagen der Obertelegraphendirektion für Tel. Personal der Funkstation Dübendorf durch das eidg. Luftamt" zu übernehmen seien, nicht in den Vertrag past. Dabei müssen wir übrigens auf folgendes aufmerksam machen:

a). verfügt das Luftamt über keinerlei Kredite für die Bestreitung einer solchen Ausgabe;

b). will es uns scheinen, dass es sich hier um eine Ausgabe handelt, die sehr wohl durch die Oberpostdirektion *oder die Kantone* übernommen werden könnte;

c). sollte es wirklich nicht angängig sein, dass die Oberpostdirektion oder eine andere der Vertragsparteien diese Auslagen bezahlt, so würde es sich um eine rein interne Angelegenheit zweier Verwaltungsabteilungen eines gleichen Departementes handeln, die sehr wohl ausserhalb des Vertrages geregelt werden kann und auch ausserhalb des Vertrages zu regeln ist, da ja weder die Obertelegraphendirektion noch das Luftamt Vertragsparteien sind.

8. Wir haben in unserm Gegenentwurf auch die Bestimmung weggelassen, wonach "die Beamten der subvenierenden Instanzen für Dienstreisen freie Fahrt auf den Linien der Unternehmung haben, soweit Plätze frei bleiben".

Nach dieser Bestimmung könnte z.B. ein Beamter des Bauamtes Zürich oder des Kantons Basel-Stadt oder der Oberpostdirektion, der in Paris irgend einer Konferenz beizuwohnen hat über einen Gegenstand, der mit dem Luftverkehr überhaupt nichts zu tun hat, Anspruch auf freie Beförderung durch die Handley Page Ltd. auf dem Luftwege erheben. U.E. ist dies eine Zumutung an die Gesellschaft, die die subvenierenden Instanzen anständigerweise nicht machen dürfen. Wir wissen allerdings nicht, ob hierüber bereits Vereinbarungen getroffen sind, und ob die Gesellschaft aus freien Stücken sich mit der Gewährung freier Fahrt bereit erklärt hat, oder ob man in dieser Beziehung einen leisen Druck ausübte.

Jedenfalls sollte auf diesen Punkt der Herr Departementsvorsteher noch ganz besonders aufmerksam gemacht werden, denn es wäre im höchsten Grade bedauerlich, wenn die Gesellschaft sich an einer solchen Zumutung stossen würde oder den Eindruck haben sollte, dass wir wirklich nicht sehr bescheiden seien.

Der Sekretär des eidgenössischen Eisenbahndepartements: (...)

Bern, den 24. August 1923. An die Interessenten der Luftverkehrslinie London–Paris–Basel–Zürich.

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf für einen Vertrag zwischen den subventionierenden Instanzen und der Firma Handley Page vorzulegen und bitten Sie, falls Sie zur Wahrung Ihrer besonderen Interessen noch Anträge zur Regelung dieser Luftlinie zu stellen wünschen, uns dies baldmöglichst bekannt zu geben.

Da es sich zur Zeit nur um die Regelung einer kurzen Versuchsperiode handelt, glauben wir allerdings mit den hauptsächlichsten Grundbestimmungen auszukommen und nicht alle Details zum vornherein vertraglich festlegen zu sollen.

Das rein Postalische haben wir weggelassen, in der Meinung, dass die von der eidg. Oberpostdirektion für nötig erachteten Bestimmungen dem Vertrag einfach als integrierender Bestandteil beigefügt werden können.

1 Beilage.

Geht an die eidg. Oberpostdirektion, Bern.

Eidgenössisches Luftamt
Isler

Sommer 1923

**Bestimmungen über den Luftpostdienst.
Art. 3 des Vertrages betreffend die Einrichtung und den
Betrieb einer regelmässigen Luftverkehrslinie Paris–Basel–Zürich,
zwischen
der Eidg. Oberpostdirektion, dem Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt, einerseits
und
der Handley Page Transport Ltd. Croydon Surrey, anderseits.**

*Copie des
definitiven Textes. J*

1. Die Luftverkehrsgesellschaft Handley Page übernimmt ab 20. August 1923 auf der Strecke Zürich–Basel–Paris–London die Vermittlung von Briefkartenschlüssen in beiden Richtungen zwischen den 4 berührten Flugplätzen bei allen fahrplanmässig ausgeführten Flügen.

2. Zur Beförderung mit der Flugpost sind zugelassen: Eingeschriebene und uneingeschriebene Briefpostsendungen (ohne Wertbriefe, Wertschachteln, Nachnahmen und Einzugsmandate).

3. Die Postsendungen werden in der Regel in Säcken mit Bleiverschluss und soliden Adressfahnen speditiert. Wenn nur gewöhnliche Briefpostgegenstände in kleinerer Anzahl vorliegen, so kann die Spedition auch in Papierumschlägen erfolgen, die mit Siegelmarken zu verschliessen sind.

Das Maximalgewicht der Briefpostladung soll 20 kg nicht übersteigen.

4. Der Zubringerdienst nach und von den Flugplätzen wird von der Handley Page Cie. in folgendem Umfange übernommen:

a. Zwischen Zürich Bahnhof und Flugplatz Dübendorf regelmässig, wenn Reisende zu befördern sind durch das Auto der Firma Cook & Son, welches Geschäft den gesamten Reisendienst übernimmt. Bei Ausfall einzelner Autofahrten ist das Postbureau Bahnhof rechtzeitig zu avisieren, damit die Vermittlung durch Postorgane gesichert werden kann. In Dübendorf sind die Briefkartenschlüsse in solchen Fällen dem Stationsvorstand zur Aufbewahrung zu übergeben.

b. In Basel erfolgt die Zustellung und Abholung der Flugpostkartenschlüsse stets durch Postorgane.

c. In Paris erfolgt der Zubringerdienst durch die Handley Page zwischen Flugplatz Le Bourget und dem Postamt Paris, Place de la Concorde.

d. In London erfolgt der Zubringerdienst durch Handley Page zwischen Croydon Aerodrom und dem West Strand Branch Post-office.

Die Postsendungen müssen genau zur festgesetzten Zeit versandbereit sein; die Flugzeuge brauchen nicht über die fahrplanmässige Abfahrtszeit hinaus zu warten.

5. Die Übergabe der Postsendungen durch die Postverwaltungen an die Luftverkehrsgesellschaft und umgekehrt erfolgt auf Grund von Ladekarten in doppelter Ausfertigung. Eine Ausfertigung verbleibt dem Flugdienste, die andere ist mit Empfangsbescheinigung des Übernehmenden zurückzugeben. Im Bordbuch ist zur Wegleitung für die Piloten ein Verzeichnis aller zu vermittelnden Kartenschlüsse, nach Eingangs- und Ausgangsstationen geordnet aufzunehmen.

6. Das Flugdienstpersonal darf zur Beförderung mit der Flugpost nur solche Postsendungen annehmen, die ihm ordnungsgemäss von der Postverwaltung übergeben wurden. Die Beförderung von regalpflichtigen, verschlossenen Sendungen aller Art bis 5 kg, ohne Vermittlung der Post ist dem Flugdienstpersonal gemäss Art. 4, 5 und 6 und 117 des Postgesetzes bei Strafe untersagt.
7. Ausnahmsweise dürfen regelrecht frankierte Briefpostsendungen vom Publikum unmittelbar vor dem Abflug noch aussert übergeben werden. Die Abstempelung wird in solchen Fällen entweder durch den Flugdienst oder durch das übergebende Postorgan in zweckmässiger Weise vorgenommen.
8. Das Flugdienstpersonal ist verpflichtet, das Postgeheimnis strikte zu wahren. Das Postgeheimnis schliesst das unbedingte Verbot in sich, Postsendungen zu öffnen, ihrem Inhalt auf irgend eine Weise nachzuforschen, über den Verkehr der einzelnen Personen irgendwelche Mitteilungen an Dritte zu machen, oder irgend jemand Gelegenheit zu geben, solche Handlungen vorzunehmen.
9. Die Postsendungen sind im Flugzeug derart zu versorgen, dass sie den Reisenden unzugänglich sind und dass sie gegen Witterungsunbilden, gegen Verlust oder Beschädigung gut geschützt sind.
10. Im Falle des Verlustes oder der Beraubung von Einschreibesendungen haftet die Luftverkehrsunternehmung der Postverwaltung gegenüber in gleicher Weise, wie letztere gegenüber dem Absender. Bei Verlust in Fällen höherer Gewalt besteht keine Haftpflicht.
11. Bei Unfällen, Notlandungen oder Betriebsstörungen sorgt die Luftverkehrsgesellschaft für möglichst rasche Weiterbeförderung der Postsendungen, sei es auf dem Luftwege, oder durch Übergabe der Kartenschlüsse an die nächstgelegene Poststelle. Der schweizer. Postverwaltung ist von jedem Unfall oder grössern Verspätung Kenntnis zu geben.
12. Die Luftpostzuschläge fallen in die Postkasse.
13. Bei Nichtbeachtung der Bestimmungen über das Postregal und das Postgeheimnis bleibt der schweiz. Postverwaltung das Recht eingeräumt, Ausschluss der fehlbaren Person von der Tätigkeit im Flugpostdienste zu verlangen.
14. Diese Bestimmungen, die einen Bestandteil des von den gleichen Kontrahenten abgeschlossenen Vertrages vom bilden, treten auf den 16. August 1923 in Kraft und dauern bis zum 30. September dieses Jahres.

Bern und London, (*ohne Datum*)

Handley Page Transport Ltd.

(*sig. Handley Page Chairman, Secretary*)

Für die schweizer. Postverwaltung, Die Oberpostdirektion:

(*sig. Furrer*)

London E.C.2. 31 août 1923. Monsieur le Directeur de l'Office Aérien, Palais Fédéral, Berne.

Monsieur,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 crt., comme suite à laquelle nous désirons préciser que notre garantie n'est valable que pour la machine "Handley Page 0/400 G-EATH". Nous comprenons que c'est le seul appareil que la Handley-Page Transport, Ltd., est disposé d'utiliser pour le trajet Paris-Bâle-Zürich.

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

Swiss Bank Corporation.

(...)

P. de Wolff

Bern, den 31. August 1923.

Luftlinie England-Schweiz

An die Eidg. Flugplatzdirektion Dübendorf.

An das Gemeindebüro Birsfelden, Birsfelden (Baselld).

Wir teilen Ihnen hierdurch mit, dass mit Rücksicht auf die kürzer werdenden Tage der Abflug in Paris nach Basel-Zürich von 14h00 auf 12h00 verlegt wurde. Der Fahrplan für Zürich-Basel-Paris bleibt unverändert. Beginn des neuen Fahrplans: Montag 3. Sept. 1923. Die voraussichtliche Ankunftszeit in Basel von Paris wird demnach 15h30 statt 17h30, die in Dübendorf 16h30 statt 18h30.

Die, im Meldeschema vom 24. August zusammengestellten Meldungen für den Flug England-Schweiz (Betriebsmeldungen und Wettermeldungen) werden also alle um 2 Stunden vorverschoben und bitten wir Sie, das Schema entsprechend zu berichtigen (letzte Kolonne Zeiten 2 Std. früher - für Dübendorf Pkt. 1-17 "Richtung England-Schweiz"; für Basel Pkt. 1-12 "Richtung England-Schweiz")

Gleichzeitig wird durch Rundschreiben an die Oberpost- und Obertelegraphendirektion sowie die, Wettermeldungen machenden, Telegraphenämter veranlasst, dass die telegraphischen Wettermeldungen für den Flug England-Schweiz ebenfalls 2 Stunden früher eingehen.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Bern, den 31. August 1923.

Luftlinie England-Schweiz

An die Eidg. Oberzolldirektion, Bern.

An die Zollkreisdirektion, Basel.

Wir teilen Ihnen hierdurch mit, dass mit Rücksicht auf die kürzer werdenden Tage der Start der Flugzeuge in Paris nach Basel-Zürich ab Montag den 3. September um 12 Uhr Mittag statt bisher 14 Uhr stattfinden wird. Die Ankunft in Basel wird daher statt 1730 etwa 15 Uhr 30 zu erwarten sein und die in Dübendorf statt 1830 etwa um 16 Uhr 30.

Die schematische Darstellung des Meldewesens für den Flugplatz Basel sieht u. A. eine Avisierung des Zollpostens durch den dortigen Startbeamten vor für den Fall, dass nach den funkentelegraphischen Startmeldungen Verspätungen zu erwarten sind. Das Meldeschema ist in Bezug auf die Meldezeiten nach dem neuen Fahrplan berichtigt worden, so dass unnütze Wartezeiten für den Zollbeamten weiterhin vermieden sind.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Der Flugplan für Schweiz-England bleibt bestehen (ab Zürich 10h00)

Bern, den 31. August 1923.

**Wetterdienst der
Luftlinie England-Schweiz.**

An die Eidg. Oberpostdirektion, Postkursinspektorat, Bern.

An die Eidg. Obertelegraphendirektion, Bern.

An die Haupttelegraphenämter Basel und Zürich.

An die Telegraphenämter Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten, Rheinfelden.

An die Kreispostdirektionen Basel und Zürich.

Die kürzer werdenden Tage veranlassen eine neue Fahrplanänderung im Luftverkehr London-Paris-Basel-Zürich. Von Montag den 3. Sept. ab soll der Start in Paris nach Basel um 12h00 statt 14h00 erfolgen, während der Flugplan für die Richtung Schweiz-England bestehen bleibt.

Die Ankunfts- und Abgangszeiten in Basel, sowie die Ankunftszeit in Dübendorf für den Flug England–Schweiz sind also 2 Stunden früher als bisher. Dadurch verschieben sich auch die Wettermeldungen der Telegraphenbüros. Vom 3. September ab müssen also melden:

1) Die Telegraphenbüros Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten Rheinfelden melden ihr Wetter (Form der Meldung siehe früheres Schema) telegraphisch an Telegr.büro Basel um 13h45 statt bisher 15h45 (Meldung für Flugrichtung England–Schweiz).

Die Meldung um 08h45 an Telegraphenbüro Zürich (für Flugrichtung Schweiz–England) bleibt wie bisher.

2) Das Telegraphenbüro Basel meldet die gesammelten Wetternachrichten obiger Telegraphenbüros telephonisch um 14h15 statt bisher 16h15 dem Gemeindebüro Birsfelden (Tel. „Basel 5710“) und der Funkstation Dübendorf (Tel. „Dübendorf 56“ und „Selnau 47“).

3) Das Telegraphenbüro Zürich meldet wie bisher die gesammelten Wetternachrichten obiger Telegraphenbüros um 09h15 an Startbüro Dübendorf telephonisch (Tel. „Dübendorf 56“ und „Selnau 47“).

Eidgenössisches Luftamt
Isler

Berne, 1st September 1923.

Mr. F. Handley. Page, Director, Handley Page, Transport Ltd, Cricklewood, London N.W.2

Dear Sir,

I have to acknowledge receipt of your letter of the 21st August about the supposed sabotage on the lubricating oil of the G-EATH, discovered during the flight on which she had the Generals Brancker and Festing on board.

I was greatly moved to hear of this mysterious matter, and having had the occasion to speak about with your general manager Mr. Cogni, I learned that major Müller commander in chief of the aerodrome of Dübendorf had promised him to make a serious inquiry.

Personally I could not but suggest you to consider before thinking to a sabotage, if it would not be possible that some impurity came, by an unknown cause till now, in the oil before the filling in in Paris or some residue were remaining in the tanks before this operation was done, the action of which would have been perceptible only many hours afterwards. This could be studied as I think several cases of engine breakdown were already produced by similar causes.

On my part I have quite a great confidence in the mechanics and the personnel in Dübendorf and when I take in consideration the satisfaction with which all people in Switzerland learned that this line London–Zürich was realized, I cannot think who would have had the sad intention to provoke an accident to the G-EATH.

I remain, dear Sir

yours sincerely,

(J)

**Basel, den 1. September 1923. Oberpostdirektion, Bern.
Flugpost Zürich–Basel–London.**

Die Briefkartenschlüsse von Basel 2 nach Paris und London gelangen regelmässig zur Ausfertigung; dagegen sind in umgekehrter Richtung bis heute noch keine Kartenschlüsse mit dem Flugzeug eingetroffen.

Wie aus der beiliegenden Zuschrift ersichtlich ist, sind die Poststellen weder in Paris noch in London von der Einrichtung eines Flugdienstes London–Paris–Basel–Zürich unterrichtet. Die Flüge sind bis jetzt mit einer Ausnahme regelmässig zur Ausführung gelangt.

Das Flugzeug vom 24. August kehrte erst am 26. August (Sonntags) zurück, am 25. August fanden zwischen Zürich und Basel Fahrten mit Vertretern der Presse aus Basel und Zürich statt.

Wir erlauben uns noch anzufragen, wie sich die Berechnung der Vergütungen gestalten soll.

Ihrem Auftrage gemäss ist bis jetzt die Anzahl der in den Flugkartenschlüssen beförderten Briefschaften und das Bruttogewicht der Kartenschlüsse notiert worden.

Die Kreispostdirektion Basel: (...)

**Bern, den 3. September 1923. An das Postdepartement.
Luftpostverkehrslinie (London)–Paris–Basel–Zürich.**

1. Vom Eidg. Luftamt erhalten wir zur Prüfung einen von ihm ausgearbeiteten Entwurf zu einem Vertrag zwischen der Oberpostdirektion, dem Departement des Innern des Kantons Basel Stadt und dem Bauvorstand II der Stadt Zürich einerseits, und der Handley Page Transport Ltd. in Croydon (b. London) andererseits, betreffend die Einrichtung und den Betrieb einer regelmässigen Luftverkehrslinie (London)–Paris–Basel–Zürich.

Der Vertrag soll einstweilen für die Zeit vom 16. August bis 30. September des laufenden Jahres gelten. Für eine Weiterführung des Luftbetriebes vom 1. Oktober 1923 an bleiben neue Abmachungen der Kontrahenten vorbehalten.

Die erwähnte Luftlinie wird schweizerischerseits bereits seit ihrer Eröffnung zur Beförderung von Briefposten nach Paris und London benützt. In umgekehrter Richtung haben sich die englische und die französische Postverwaltung bisher noch nicht entschlossen, ihrerseits den Flugzeugen Post für die Schweiz mitzugeben.

Im Vertragsentwurf (Art. 5) ist zu Gunsten der Handley Page Ltd. für jeden vertragsmässig ausgeführten Flug eine Subvention von Fr. 750.- vorgesehen, an die jeder der drei vom Luftamt bezeichneten schweizerischen Vertragskontrahenten einen Drittel beizutragen hätte. Für nicht ausgeführte Flüge, oder für solche, die nur zwischen Basel und Paris und umgekehrt ausfallen, hätte die Post nichts zu bezahlen. Bis Ende September sollen in jeder Woche normalerweise 3 Flüge Paris–Zürich und 3 Flüge Zürich–Paris, im ganzen also 39 Flüge ausgeführt werden.

2. Die Frage der Subventionierung von Fluggesellschaften durch die Post entbehrt einstweilen noch der grundsätzlichen Regelung. Im vorliegenden Fall sind wir übrigens nicht begrüsst worden und es hat unsererseits weder mit Handley Page, noch mit dem Luftamt noch mit Zürich oder Basel in dieser Sache vorausgehend irgendwelche Verhandlung stattgefunden, so dass ohne nähere Kenntnis über den Gang der Verhandlungen wir nicht in der Lage gewesen sind, zur ganzen Frage Stellung zu nehmen.

3. Bis dahin hat die Postverwaltung einzig mit der Linie Genf–Zürich–München Befassung gehabt, die aber immer noch als provisorische Einrichtung im Sinne eines Versuchs angesehen werden muss.

Beim heutigen Stand der Civilaviatik in der Schweiz würde es übrigens schwer halten, jetzt schon allgemein anwendbare Grundsätze für die Berechnung des Werts der Postbeförderung auf dem Luftwege festzulegen. Es ist zudem ungewiss, ob die „Ad Astra“ diese Linie künftig weiterbetreiben kann. Unsere Subvention an die Linie Genf–München ist nach Massgabe der deutschen Grundsätze berechnet worden. Die ganze Linie erfordert eine Leistung von täglich rund tausend Kilometern, wovon drei Fünftel auf die Schweiz entfallen. Jede der beiden Verwaltungen entschädigt die Unternehmung mit 75 Rp für jeden geflogenen Kilometer im eigenen Lande. Bei uns stellt sich die Rechnung folgendermassen:

Ein Flug Genf–Zürich	Fr. 187.50	(km 250)
Ein Flug Zürich–Genf	Fr. 187.50	(km 250)
Ein Flug Zürich–Landesgrenze	Fr. 37.50	(km 50)
Ein Flug Landesgrenze–Zürich	Fr. 37.50	(km 50)
Im ganzen	Fr. 450.--	(km 600)

Wenn ein Flug nicht ausgeführt wird, fällt die Entschädigung dahin.

Über den Ertrag der Flugpostsendungen findet eine Abrechnung zwischen Deutschland und der Schweiz nicht statt; jede Verwaltung behält ihre Einnahmen für sich.

4. Im Interesse der Entwicklung des Luftverkehrs wird die Post auch im vorliegenden Falle keinen andern Standpunkt einnehmen können und auf ähnlicher Grundlage, wie es der „Ad Astra“ in Zürich gegenüber geschieht, einen angemessenen Beitrag an die durch die Handley Page ebenfalls versuchsweise in Betrieb genommene Linie Zürich–Basel–Paris–London bewilligen müssen.

Die Luftdistanz Dübendorf–Landesgrenze bei Basel beträgt 83 km zu 75 Rp =	Fr. 62.25
Landesgrenze bei Basel–Paris–Le Bourget 420 km zu 75 Rp = Fr. 315 : 2 =	Fr. 157.50
	zusammen Fr. 219.75
	aufgerundet Fr. 250.—

Da die Unternehmung Post von Zürich nach Basel–Paris und London befördert, erscheint es gerechtfertigt und billig, dass wir für diesmal wenigstens die Hälfte des Weges Zürich–Paris als Grundlage nehmen unter Anwendung des gleichen Ansatzes wie für die „Ad Astra“, also 75 Rp. für den Kilometer, trotzdem hier grössere Flugzeuge verwendet werden, und eine wichtigere Linie in Frage kommt. Unseres Erachtens dürfte diese Zahlung durch die ausserordentliche Bedeutung der neuen Luftlinie begründet sein, weshalb wir keinen Anstand nehmen, Ihnen folgende Anträge des Luftamtes, soviel an uns, zur Genehmigung zu empfehlen:

1) es sei der Handley Page Ltd. für jeden während der Monate August und September 1923 ausgeführten Flug Paris–Zürich und Zürich–Paris, der ihr vom Luftamt zugedachte Beitrag von Fr. 250.-, im ganzen aber höchstens Fr. 9'750.-, aus der Postkasse auszurichten.

2) die Gewährung dieser Subvention erfolge ohne irgend welches Präjudiz für den Fall der Weiterführung des Luftbetriebs Paris–Zürich–Paris vom 1. Oktober 1923 hinweg.

Im beiliegenden Vertrags-Entwurf haben wir einige redaktionelle Ergänzungen angebracht, wobei wir noch beifügen, dass u.E. nicht die Oberpostdirektion sondern das Luftamt als Mitkontrahent darin angeführt werden sollte. Die Beziehungen zum Postdienst werden durch einen Anhang gemäss beiliegendem Vorentwurf geregelt.

Der Oberpostdirektor:
Furrer

Einverstanden (...?)

London, N.W.2., September 3rd 1923. Major Isler, Director – Office Aerien, Berne, Switzerland.

Dear Major Isler,

Very many thanks for your kind letter of September 1st. It is the first time that we have had an occurrence of this sort, and therefore, perhaps, we took considerable notice of it. Our mechanics are very particular in regard to the filling of the tanks, and I could hardly think that so much soda was in the tanks as to cause this trouble.

I feel quite sure, however, that as far as everyone in Switzerland is concerned, that we have their cordial co-operation and support in making the Service a success.

With kind regards, Yours sincerely.

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LIMITED
F. Handley Page, Director

Berne, le 4 septembre 1923. Monsieur Cogni, General Manager Handley Page, Transport Ltd. Zürich. Hotel Elite.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous informer, qu'après avoir accusé réception à la Swiss Bank Corporation de Londres, de sa déclaration concernant la garantie de Fr. 15'000.- qu'elle fournit pour votre Compagnie, aux termes de l'art. 28 de l'arrêté du C.F. du 27 janvier 1920, nous venons de recevoir, de cet établissement financier, une communication d'après laquelle il ressort que cette garantie n'est valable que pour la machine 0/400 G-EATH.

En conséquence nous vous prions, au cas où une autre machine devrait être mise en service sur le parcours Paris–Bâle–Zürich, de bien vouloir faire le nécessaire pour que la garantie sus-indiquée garde aussi, dans ce cas, sa validité.

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

Office aérien fédéral (J)

Bern, den 5. September 1923. An das Sekretariat des eidgenössischen Militärdepartements, Bern. Zivilluftverkehr.

Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass die Versuche der Firma Handley-Page auf der Linie Paris–Basel–Zürich bisher ein annehmbares Resultat gezeitigt haben, in technischer Beziehung sowohl wie in Bezug auf die Passagierfrequenz.

Anlässlich einer Konferenz mit dem Vertreter genannter Firma wurde daher folgendes Programm festgelegt:

1) Der Luftverkehr Paris–Basel–Zürich wird, soweit es die Witterungsverhältnisse gestatten, in bisheriger Form (3-mal wöchentlich in jeder Richtung) fortgesetzt bis 30. September.

2) Von diesem Datum an soll der Versuch gemacht werden, den Winterbetrieb (1-mal wöchentlich in jeder Richtung) durchzuführen.

3) Die Weiterführung in der nächsten Sommersaison wird bestimmt in Aussicht genommen.

4) Die Verlängerung der Handley-Page-Linie von Zürich aus, vorläufig über München nach Wien, wird studiert. Schweizerischerseits werden gegen diese Verlängerung keine Einwendungen gemacht, doch können keine schweiz. Subventionen in Aussicht gestellt werden. Solange die Ad Astra-Aero die Linie Zürich–München durchführt, kann die Firma Handley-Page auch nicht mit einem Postauftrag auf dieser Strecke rechnen. Es wird ihr empfohlen, sich mit der Ad Astra-Aero in Verbindung zu setzen, um durch ein Abkommen die gegenseitige Konkurrenzierung zu mildern.

Die Stadt Zürich hat den Beginn des Hangarbaues in Dübendorf auf den 6. September definitive zugesagt.

Doch ist die Unterbringung der Handley-Page-Maschine bis Ende September, zu welchem Zeitpunkt der Holzhangar der Stadt Zürich fertig sein soll, noch zu regeln.

Nachdem nun die neue grosse Montagehalle in Dübendorf unter Dach ist und andererseits bis zur Fertigstellung der innern Einrichtungen wohl nächstens kaum benützt wird, erlauben wir uns die höfliche Anfrage, ob es Ihnen möglich wäre, diese Halle für die Unterbringung der Handley-Page-Maschine zur Verfügung zu stellen, bis der erwähnte Holzbau fertig ist. Das Flugzeug leidet natürlich unter der Witterung, wodurch eine Gefährdung des Verkehrs eintritt.

Da diese Linie in öffentlichem Interesse steht (Transportauftrag der eidg. Oberpostdirektion gegen Entschädigung von Fr. 250.- pro Tag) und auch von Basel und Zürich subventioniert ist (in gleichem Betrag), dürfte es kaum zu verantworten sein, das Flugzeug nachts im Freien stehen zu lassen, sofern Platz zur Unterbringung vorhanden ist.

Wir würden es begrüßen, wenn die Unterbringung ab Montag 10. September ermöglicht würde und bitten Sie um wohlwollende Prüfung dieser Angelegenheit.

Eidgenössisches Luftamt
Isler.

Bern, den 7. September 1923. An das eidg. Luftamt.

Mit Schreiben vom 5. September richten Sie an uns die Anfrage, ob es möglich wäre, die grosse Montagehalle in Dübendorf vorläufig zur Unterbringung der Handley-Page-Maschine zur Verfügung zu stellen. Wir bedauern, dass wir durch die gegenwärtigen Verhältnisse uns gezwungen sehen, diesem Begehren nicht entsprechen zu können.

Einmal ist die neue Montierungshalle noch nicht vollständig fertig erstellt. Sodann aber muss sie, sobald sie bezugsfähig ist, vom technischen Dienste der Flugplatzdirektion in Anspruch genommen werden, weil die im Verwaltungsgebäude untergebrachte Montagehalle wegen dem dort notwendig gewordenen Umbau geräumt werden soll. Der daneben sonst noch verfügbare Raum der neuen Halle hat das Material aufzunehmen, welches aus den 5 im September abzubrechenden Schuppen evakuiert werden muss.

Bei dieser Sachlage ist es uns leider also ganz unmöglich, noch eine Unterkunftsmöglichkeit für das Flugzeug der englisch-schweizerischen Luftverkehrslinie zu schaffen.

Eidg. Militärdepartement:
(Scheurer)

Bern, den 7. September 1923. An die eidgenössische Flugplatzdirektion, Dübendorf.
Motorenstörung Handley-Page vom 17. Aug. 1923.

Wie Sie durch den Vertreter der Firma Handley-Page Transport Ltd. erfahren haben, erfuhr der Flug Zürich-Paris vom 17. August eine Motorenstörung durch Ölverdickung. Wir haben uns der Firma Handley-Page gegenüber auf den Standpunkt gestellt, dass wir zum Personal des Flugplatzes Dübendorf alles Zutrauen haben und dass der Zusatz (laut engl. Analyse: Soda) schon vor dem Einflug in die Schweiz in das Öl gelangt sein müsse. Die Auswirkung habe sich dann offenbar durch die längere Erschütterung am 17. August erst gezeigt.

Wir haben sodann zwei bewährte Spezialisten um ein Gutachten ersucht und beehren uns, Ihnen das Resultat der Expertise Wyss, das bereits eingetroffen ist, zu Ihrer Orientierung zuzustellen. Es ist in Kopie auch an die Firma Handley-Page abgegangen.

Eidgenössisches Luftamt
(J)

2 Beilagen: (Gutachten & Fragebogen).

Gutachten betr. Ölverdickung. Fragen an die Experten:

Wir bitten um Ihre gutachtliche Äusserung über folgende Fragen:

- 1) Kann infolge einer Beimischung fremder Bestandteile das Öl in Flugmotoren sich zu einer geleeartigen Konsistenz derart verdicken, dass dies erst nach mehreren Flugstunden bemerkbar wird?
 - 2) Sind dazu so grosse Dosen der fremden Substanz erforderlich, dass ihr Vorhandensein auf Böswilligkeit hinweist oder genügen schon so kleine Mengen, dass sie infolge Nachlässigkeit irgendwelcher Art in das Öl hineingelangt sein können?
 - 3) Gibt es unter den Substanzen, welche beim Motorbetrieb oder der Instandsetzung des Motors durch Nachlässigkeit mit dem Öle in Berührung kommen können, solche welche die erwähnte Veränderung des Öles hervorrufen können?
 - 4) Kann eine derartige Veränderung des Öles insbesondere durch Soda oder durch Schmierseife hervorgerufen werden?
 - 5) Lässt sich etwas über die notwendige Einwirkungsdauer der fremden Substanz (insbesondere Soda) sagen, nach welcher die Veränderung des Schmieröles erst erfolgt und lassen sich die notwendigen Prozentsätze der Beimischung bestimmen?
 - 6) Ist es möglich, dass ungünstige Zusammensetzung des Öles selbst zu den erwähnten Veränderungen seiner Konsistenz führt?
 - 7) Ist die chemische oder physikalische Wirkung der Beimischung an bestimmte Reaktionsbedingungen gebunden, welche z.B. durch die Vorgänge beim Motorbetriebe hervorgerufen werden (Schütteln, Vermischung, Erwärmung und Abkühlung bei längerem Motorstillstand)?
 - 8) Kann die schädliche Substanz ohne sich bemerkbar zu machen im Ölvorratsbehälter längere Zeit vorhanden sein und erst bei der Verwendung im Motor selbst die Konsistenzveränderung des Öles hervorrufen?
- Das fragliche Öl ist "Castrol R".

Eidgenössisches Luftamt

Arbon, den 6. September 1923. Gutachten zum Briefe des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes, Luftamt vom 1. Sept. 1923.

Die in erwähntem Schreiben aufgeworfenen Fragen seien im Nachstehenden beantwortet.

Ad 1.) Ja, Mineralöl, sowie Pflanzen- und animalische Öle können durch mehr oder weniger grosse Zusätze gewisser fremder Substanzen derart verdickt werden, dass sie nicht mehr fließen. Da eine innige Mischung dieser Substanzen mit dem Öl für die Erhöhung der Konsistenz Bedingung ist, wird sich diese erst nach einiger Zeit der mechanischen Durchbearbeitung bemerkbar machen.

Ad 2.) Es liegt durchaus im Bereiche der Möglichkeit, dass solche auf das Öl verdickend wirkende Zusätze durch Nachlässigkeit in den Weiterbetrieb verunmöglichenden Dosen in das Öl des Flugmotors geraten; Böswilligkeit braucht nicht unbedingt vorhanden zu sein, um so weniger, als bei dem in Betracht kommenden Personal (Monteure) die Kenntnis der Wirkung solcher Substanzen zu fehlen pflegt.

Ad 3 & 4.) Alkalisch wirkende Substanzen wie Seife (Schmierseife), Soda etc. haben die Eigenschaft, der Emulgierung des Schmieröles Vorschub zu leisten; werden diese Substanzen bei der Reinigung der Motorbestandteile, insbesondere des Kurbelgehäuses gebraucht, so können sie bei Unachtsamkeit sehr wohl in solchen Mengen zurückbleiben, dass bei der Wiederinbetriebsetzung des Motors dessen Schmieröl in einer den Weiterbetrieb gefährdenden oder gar verunmöglichenden Weise verändert wird.

Ad 5.) Über die notwendige Menge und die Einwirkungsdauer der auf das Schmieröl verdickend wirkenden Substanzen dürfen a priori kaum präzise Angaben zu machen sein, dahin gehende, dem konkreten Fall angepasste Versuche würden jedoch zweifellos Aufschluss geben.

Ad 6.) Erfahrungsgemäss geben Mischungen gewisser Ölsorten mitunter Veranlassung zu dicklichen Ausscheidungen. Aus gutem Rohmaterial hergestellte, einwandfreie Öle sind jedoch unbegrenzt lange unverändert haltbar.

Ad 7 & 8.) Zum Emulgieren und damit Verdicken des Öles muss letzteres bei Gegenwart von Soda etc. intensiv mechanisch durchgearbeitet werden. Solange das mit etwas sodahaltigem Wasser versetzte Öl der Ruhe überlassen bleibt, findet eine Veränderung des Öles nicht statt. Die Verdickung des Öles wächst mit der Zeitdauer und der Intensität der mechanischen Durcharbeitung. Die sich drehende Kurbelwelle eines arbeitenden Motors lässt an Intensität des Durcharbeitens nichts zu wünschen übrig, so dass anzunehmen ist, dass sich das sodawasserhaltige Öl nach kurzer Betriebsdauer in eine steife Masse verwandelt hat.

Arbon, den 6. September 1923.

Dr. Ing. Walter Wyss

Berne, le 7 septembre 1923

Sous-Secrétariat d'Etat des postes et des télégraphes
Direction de l'Exploitation postale, 2e Bureau, Paris.

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur de vous confirmer mon télégramme du 13 août dernier, avec la teneur suivante:

"Expédierons dépêches de Zurich 3 et Bâle 2 pour Paris R.P. par avion Zurich-Londres jeudi, samedi, et mardi. Prière assurer réception. Réponse télégraphique"

et de me référer à votre réponse par fil du 14 août, conçue comme suit:

"Notons création dépêches-avion Zurich et Bâle pour Paris R.P. Compagnie devra assurer livraison à Paris R.P."

Le premier vol n'a pu être effectué que le vendredi 17 août et le service régulier n'a commencé que le mardi 21 août. Mes bureaux de Zurich 3 et de Bâle 2 ont donc formé le 17, et à partir du 21 chaque mardi, jeudi et samedi, des dépêches-avions pour votre bureau de Paris R.P. Ces dépêches en lettres continueront à être formées jusqu'à la fin de septembre.

En ce qui concerne le service à partir du 1er octobre, cette question est encore à l'étude et je ne manquerai pas de vous renseigner en temps voulu.

Selon l'arrangement conclu avec la Compagnie des transports aériens "Handley-Page" à Croydon, cette entreprise s'engage à transporter les envois de la poste aux lettres sur la ligne aérienne Zurich-Bâle-Paris-Londres, dans les deux directions, entre ces quatre places d'aviation. Ce service peut donc être utilisé pour le transport de dépêches de Paris pour Bâle et Zurich.

En outre, ladite Compagnie est aussi chargée de la transmission des dépêches postales entre la place d'aviation du Bourget et le bureau de poste de Paris R.P. Il me serait très utile de connaître dans quelles conditions s'effectue cette transmission, à quelle heure les dépêches parviennent au dit bureau et par quelle distribution les correspondances pour Paris peuvent encore être remises à leurs destinataires.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, avec mes remerciements, l'assurance de ma haute considération.

Au nom de la Direction générale, l'Inspecteur des courses:

sig. Vaucher

An das Eidg. Luftamt Bern.

Berne, le 7 septembre 1923

General Post Office, London E.C.1

Poste aérienne Zurich-Londres.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous confirmer mon télégramme du 13 août dernier, avec la teneur suivante:

"Expédierons dépêches de Zurich 3 et Bâle 2 pour Londres G.P.O. par avion Zurich-Londres jeudi, samedi, et mardi. Prière assurer réception. Réponse télégraphique"

et de me référer à votre réponse par fil du 14 août, conçue comme suit:

"Prepared to receive air mails from Zurich 3 and Basle 2 on Thursdays, Saturdays, Tuesdays by Handley-Page service due Croydon about 6.30 p.m."

Le premier vol n'a pu être effectué que le vendredi 17 août et le service régulier n'a commencé que le mardi 21 août. Mes bureaux de Zurich 3 et de Bâle 2 ont donc formé le 17, et à partir du 21 chaque mardi, jeudi et samedi, des dépêches-avions pour votre bureau de Londres G.P.O. Ces dépêches en lettres continueront à être formées jusqu'à la fin de septembre.

En ce qui concerne le service à partir du 1er octobre, cette question est encore à l'étude et je ne manquerai pas de vous renseigner en temps voulu.

Selon l'arrangement conclu avec la Compagnie des transports aériens "Handley-Page" à Croydon, cette entreprise s'engage à transporter les envois de la poste aux lettres sur la ligne aérienne Zurich-Bâle-Paris-Londres, dans les deux directions, entre ces quatre places d'aviation. Ce service peut donc être utilisé pour le transport de dépêches de Londres pour Bâle et Zurich.

En outre, ladite Compagnie est aussi chargée de la transmission des dépêches postales entre la place d'aviation de Croydon et le bureau de poste de West Strand Branch. Il me serait très utile de connaître dans quelles conditions s'effectue cette transmission, à quelle heure les dépêches parviennent au dit bureau et par quelle distribution les correspondances pour Londres peuvent encore être remises à leurs destinataires.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie d'agréer, Monsieur, avec mes remerciements, l'assurance de ma haute considération.

Au nom de la Direction générale, l'Inspecteur des courses:

sig. Vaucher

An das Eidg. Luftamt Bern.

Le 16 août 1923 marquera peut-être une date d'une certaine importance dans l'histoire économique de la Suisse, mais n'anticipons pas... c'est quelques fois malsain. Pour le moment il suffit de noter que la ligne aérienne Londres-Paris-Bâle-Zurich a été inaugurée officiellement ce jour là, et que par elle Zurich n'est plus qu'à environ 9 heures de Londres.

D'aucuns regretteront peut-être que la presse n'ait pas fait beaucoup plus de bruit autour de cet évènement qui aurait défrayé toutes les conversations il y a quelque dix ans et qui aujourd'hui est considéré comme quelque chose de tout naturel. Mais on peut aussi penser que c'est justement bon signe, que chacun *sait* que l'avion est devenu un moyen de transport offrant autant de sécurité que n'importe quel autre, et qu'il n'y a pas lieu de s'étonner outre mesure s'il prend envie à une compagnie aérienne d'ajouter quelques centaines de kilomètres à l'itinéraire d'une course.

La compagnie anglaise Handley Page qui exploite la ligne est connue; elle fut l'une des premières compagnies qui organisa un service régulier par avions de Londres à Paris (septembre 1919) avec d'anciennes machines de bombardement hâtivement aménagées pour transporter des voyageurs et le courrier postal. L'aménagement de ces avions, gros bi-moteurs connus sous la dénomination "Handley Page 0/400", fut modifié peu à peu suivant les expériences acquises, afin d'offrir tout le confort possible aux passagers. Actuellement ils possèdent une spacieuse cabine pouvant contenir 10 personnes; le courrier ainsi que les bagages étant arrimés dans un compartiment spécial à l'arrière. Tout à l'avant du fuselage, avançant en pointe entre les deux plans, se trouve le pilote ayant à ses côtés l'officier navigateur et derrière lui le mécanicien. Les deux moteurs, actionnant chacun une hélice tractive, sont placés de chaque côté du fuselage, dans des nacelles fixées entre les plans. La machine pouvant être maintenue en ligne de vol ou du moins dans un léger "piqué" avec un seul moteur en activité, le pilote peut ainsi en cas de panne d'un moteur, chercher tranquillement un terrain favorable pour atterrir ou continuer jusqu'au prochain aérodrome organisé. Un nouveau type de machine, le W 8, don't il y a déjà 3 séries, pour 12 et 14 passagers, a été mis en service dès 1922 sur le parcours Londres-Paris. Tous les avions de la société sont pourvus d'un poste de téléphone sans fil, permettant au pilote d'être en constant communication avec un aérodrome et de recevoir à chaque instant sur demande, des informations météorologiques concernant les contrées qu'il va survoler ou les aérodromes sur lesquels il doit atterrir, et cela suffisamment à l'avance pour qu'il puisse modifier son itinéraire si les informations reçues sont mauvaises, ou mettre le cap sur un autre aérodrome. Bref, il est certain que la compagnie Handley Page, don't la devise est "sécurité avant tout" est à même, de par les expériences qu'elle a pu faire sur le Londres-Paris durant 4 ans, d'exploiter le tronçon Paris-Bâle-Zurich en toute connaissance de cause et sans rien laisser à l'imprévu. Et pourtant, dans un communiqué de la presse, on pouvait lire à peu près ceci: "le premier voyage Londres-Zurich a eu lieu *sans accident!*" Un peu s'il vous plaît; comme si c'était extraordinaire que cet avion qui effectuait pour la première fois Londres-Zurich, ne se soit pas perdu corps et biens dans la vallée de l'Aube ou sur le plateau de Langres! ...

Il était depuis quelque temps déjà dans l'intention de la compagnie anglaise de prolonger sa ligne de Paris vers l'Italie, jetant ainsi les bases d'un premier tronçon d'une ligne aérienne vers les Indes. Il y avait deux possibilités: Paris-Marseille et les express de la Côte d'Azur ou Paris-Suisse et les express du Simplon ou du Gothard. Comme terminus en Suisse on parla de Genève, Lausanne ou Bâle. Cette dernière ville l'emporta parce que dans l'idée de la compagnie elle était mieux accessible par la voie des airs à travers la Trouée de Belfort que les deux autres villes par dessus du Jura, puis parce que de par sa situation au point de vue ferroviaire elle offrait tout les avantages désirables pour la continuation du voyage par chemin de fer.

Les pourparlers avec les autorités suisses commencèrent en avril déjà et il y eut plus d'une difficulté à surmonter. Tout d'abord la question des subventions; car chacun sait ou du moins devrait le savoir que les services aériens ne peuvent exister, tant que le public n'en fera pas meilleur usage, qu'avec celles-ci. La compagnie anglaise demandait de la Suisse, après avoir mis en avant plusieurs chiffres qui furent à peine discutés, une subvention calculée à raison de fr. 750.- par vol simple; une somme plus forte devant être mise à sa disposition par l'Air Ministry britannique. Du côté Suisse l'affaire fut passablement vite réglée. Comme entre temps il fut décidé que la ligne serait prolongée jusqu'à Zurich (Dübendorf), vu qu'on pouvait trouver sur cet aérodrome les installations et ateliers de réparation nécessaires à une remise en état éventuelle de la machine pendant la nuit, cette dernière ville ainsi que Bâle et l'administration des postes décidèrent de fournir chacune leur part à la subvention demandée. Il fallut attendre alors que l'Air Ministry ait de son côté accordé à la compagnie l'appui financier qui lui était nécessaire. Lorsque ce fut fait, on dut discuter la construction d'un hangar spécial à Dübendorf, puisqu'on ne pouvait trouver place dans les hangars militaires, et que les constructions mises à la disposition de l'aviation civile étaient trop exiguës pour recevoir le W 8 primitivement destiné à faire le trajet. La ville de Zurich, dans un bel élan, décida de suite qu'elle ferait construire à son compte le hangar nécessaire dans les dimensions exigées... mais qu'elle devait auparavant avoir des assurances que la ligne serait exploitée.

Mr. Handley Page en personne, puis l'ingénieur en chef de la compagnie, Mr. Savage, vinrent en Suisse pour se rendre compte de visu de l'état de l'aérodrome de Bâle (Sternfeld) et prendre contact avec l'Office aérien fédéral afin de régler certaines questions administratives. Ils trouvèrent l'aérodrome trop petit pour permettre l'atterrissage de leurs grandes machines, et pensèrent même devoir renoncer à faire escale à Bâle (la correspondance avec les trains du Gothard aurait aussi pu être obtenue depuis Zurich). Le Gouvernement de Bâle-Ville et la Société d'aviation des deux Bâle, comprenant toute l'importance qu'il y avait pour leur ville à ne pas avoir seulement le plaisir d'admirer un avion gros porteur survolant la cité, résolurent d'agrandir l'aérodrome de façon à le rendre propre à l'atterrissage d'un Handley Page, Ce fut d'autant plus facile qu'il suffisait de s'assurer l'utilisation des terrains environnants dont les baux pouvaient être dénoncés à bien plaisir, et que ces terrains ne demandaient pas de grands travaux de nivellement. Un poste de téléphonie sans fil, au moyen duquel des communications peuvent avoir lieu avec l'avion en vol, avant son arrivée au-dessus de Bâle, fut installé à Dübendorf. L'ingénieur de l'Office aérien fédéral organisa un service de renseignements météorologiques, fonctionnant par TSF entre Dübendorf et le Bourget, et par téléphone depuis certaines localités se trouvant sur ou à proximité du parcours Suisse et, on n'eut plus qu'à attendre l'arrivée du premier courrier aérien de Londres. La saison étant déjà très avancée, la compagnie Handley Page décida de mettre en service depuis Paris le 0/400 (des W 8 assurant les transports sur le trajet Londres-Paris). Cette machine pouvant être simplement amarrée au sol pour la nuit, il ne serait ainsi pas nécessaire d'attendre pour commencer le service, que le hangar, qui aurait dû exister pour un W 8, soit construit, et le 16 août la ligne fut inaugurée par un vol d'essai; les courses régulières n'ayant commencé que le 20 suivant.

Si l'on pense que le Général Sir Sefton Brancker, Directeur de l'aviation civile britannique, ainsi que le Général Festing de l'Air Ministry ont tenu à effectuer le premier vol, on peut admettre que les autorités anglaises donnent une certaine importance à l'existence de cette ligne aérienne Londres-Zurich. Les avantages qu'elle offre pour le transport rapide soit des voyageurs, soit du courrier postal, soit des marchandises pressantes, sont incontestables. Par bateau et chemin de fer on arrive, en partant à 10 h. de Londres, à 5 h. le lendemain matin à Bâle, tandis que, en prenant l'avion à 10 h. à l'aérodrome de Croydon (Londres), on est à 17 h. 30 à Bâle et à *Milan* à 5 h. 35 le lendemain matin. Depuis la Suisse, le train partant de Bâle à 6 h. 36 (donc de Zurich le soir avant) arrive à Londres à 7 h. 55 le lendemain matin; l'avion part de Zurich à 10 h. pour arriver à Croydon à 19 h.

En considérant le succès que remportent de plus en plus les services aériens entre Londres et Paris par lesquels, pour ne parler que des voyageurs, 326 personnes furent transportées seulement par les avions de la compagnie Handley Page pendant la semaine du 6 au 12 août 1923, on peut prévoir que les voyageurs qui nous arriveront de Londres ou Paris, ou qui s'y rendront depuis la Suisse, seront nombreux. La statistique du courrier postal accusera certainement aussi des chiffres réjouissants, car il ne faut pas oublier qu'il ne s'agira pas seulement de celui à destination des deux grandes villes industrielles de Bâle ou Zurich, et de la Suisse en général, mais aussi des envois qui seront acheminés en transit par ces deux centres ferroviaires. Les tarifs pour les envois postaux seront très probablement les mêmes que ceux en vigueur actuellement sur la ligne Genève-Munich, et le contrat entre l'administration des postes et la compagnie aérienne va être signé ces prochains jours; ce sera d'ailleurs chose faite au moment où ces lignes paraîtront.

Jusqu'au 30 septembre, la ligne sera exploitée à raison de 6 voyages par semaine, soit de *Londres à Zurich*, les lundi, mercredi, vendredi, et de *Zurich à Londres*, les mardi, jeudi et samedi avec l'horaire suivant: départ de Londres 10h.; Paris arr. 13h., dép. 14h.; Bâle (Sternenfeld) arr. 17h.30, dép. 18h.; Zurich (Dübendorf) arrivée 18h.30. Pour le retour, départ de Zurich (Dübendorf) 10h.; Bâle (Sternenfeld) arr. 10h.45, dép. 11h.; Paris arr. 15h., dép. 16h.; Londres arrivée 19 heures. Dès le 1er octobre, le service d'hiver entrera en vigueur et cela avec un voyage par semaine. Il est probable que l'avion arrivera à Zurich le samedi pour en repartir le lundi, et il n'est pas certain que la course Londres-Zurich puisse s'effectuer pendant la mauvaise saison, où les brouillards matinaux sont fréquents, en un seul jour par avion. Dans ce cas, le service pour la Suisse commencera et se terminera à Paris, et sera établi de façon à avoir une bonne correspondance pour Londres par voie de terre et de mer.

Les tarifs suivants ont été fixés pour les passagers, qui peuvent emporter 15 kg. de bagages gratuits (mais très probablement pas 15 kg. de volumineux cartons pour sombreros féminins dernier cri):

Zurich-Paris 120 fr. suisses, retour 215fr.; Bâle-Paris 100 fr. suisses, retour 180 fr.; Paris-Bâle 320 fr français, retour 640 fr.; Paris-Zurich 375 fr. français, retour 750 fr.; Zurich-Londres 275 fr. suisses, retour 500 fr.; Bâle-Londres 250 fr. suisses, retour 450 fr.; Londres-Zurich 11 livres sterling, retour 20 livres; Londres-Bâle 10 livres sterling, retour 18 livres; Bâle-Zurich ou vice versa 25 fr. suisses, pas de billets de retour.

Les places peuvent être retenus à Bâle auprès de l'agence Zwilchenbart & Cie. et à Zurich chez Thos. Cook's & Son; ces deux agences transportent par automobiles les voyageurs et leurs bagages depuis les villes sur les aérodromes du Sternenfeld et de Dübendorf, allant de même les attendre à leur descente de l'avion pour les conduire en ville.

La Suisse est maintenant reliée par deux lignes au réseau aérien international, et il est très probable que d'autres lignes verront le jour dans un avenir assez rapproché. Des journaux d'outre Manche parlent déjà de la possibilité de prolonger Londres-Zurich directement sur Vienne, afin que les commerçants anglais disposent, pour leurs voyages et l'expédition de leur courrier, d'une ligne directe vers les Balkans. Et vers le Sud-Ouest, vers Lyon et l'Espagne? Ah, si Genève et Lausanne savaient prendre exemple sur Bâle et Zurich qui, bien que rivales (comme toutes les grandes villes le sont plus ou moins entre elles) ont su vouloir toutes deux la même chose, nous verrions bientôt la création de services aériens vers le Sud de la France. **Cx.** (Coeytaux)

**Bern, den 10. September 1923. An die eidg. Oberpostdirektion, Bern
Vertrag betr. Luftverkehrslinie Paris-Basel-Zürich.**

Nachdem die verschiedenen Kontrahenten zum Entwurf für einen Vertrag betr. Luftverkehrslinie Paris-Basel-Zürich Stellung genommen haben, erlauben wir uns, Ihnen ein neues Exemplar des Vertrages zuzustellen, in welchem gegenüber dem ersten Entwurf einige Änderungen angebracht sind.

Die Handley-Page Transport Ltd erklärte, dass sie zwar vom bisherigen Resultat der Linie befriedigt sei, dass es ihr aber zweifelhaft erscheine, ob der Verkehr im September mit Rücksicht auf die zu erwartende Witterung regelmässig durchgeführt werden könne. Auch sei wegen der Kanalnebel der Anschluss an London im September schon fraglich. Sie müsse also den Septemberbetrieb als Versuchsstadium betrachten. Auf ihren Wunsch haben wie im Vertrag folgende Änderungen vorgenommen, die vom Chef des Eisenbahndepartements gutgeheissen wurden:

Art. 1. Einfügung: zur möglichst regelmässigen Beförderung.

Streichung: im Anschluss an ihre Luftverkehrslinie London-Paris.

Art. 2. Flugplan, wie ab 3. September gültig, eingesetzt.

Beifügung: Ist ausnahmsweise eine Abweichung von der täglichen Flugordnung nicht zu umgehen, so verpflichtet sich die Unternehmung, dieselbe so rasch wie möglich wieder herzustellen.

Art. 5, litt. E. Beifügung: Für ausgefallene Flüge, die am folgenden Tage nachgeholt werden, wird die Entschädigung, wie für flugplanmässige Flüge ausgerichtet.

Die Kontrahenten stellen sich damit also auf den Standpunkt, dass in dieser kurzen Versuchsperiode alle ausgeführten Flüge entschädigt werden, auch wenn sie nicht ganz dem Flugplan entsprechen. Die Firma Handley-Page hat bewiesen, dass sie sich alle Mühe gibt, ihr Bestes zu leisten.

Da die Vertragsperiode schon bald ihrem Ende entgegengeht, dürfen wir wohl annehmen, dass gegen diese Änderungen kein Einspruch erhoben werde. Wir haben daher den Vertrag in 4 Original-Exemplaren der Firma Handley-Page zur Unterschrift zugesandt und werden dieselben nachher bei den anderen Kontrahenten zirkulieren lassen, stellen Ihnen zu Ihrer Orientierung aber inzwischen ein Exemplar des abgeänderten Entwurfes zu.

Der Wunsch Ihrer Direktion, dass statt der O.P.D. das Luftamt im Hauptvertrag als Kontrahent auftrete, ist leider nicht erfüllbar, weil die finanziellen Leistungen der O.P.D. an die Handley-Page in diesem Hauptvertrag festgelegt sind, während das Luftamt dabei gar keine Verpflichtungen eingeht.

Unser Amt hat als Aufsichtsbehörde der Firma Handley-Page direkt seine Verfügungen zukommen lassen (Bewilligung, Haftpflichtversicherung).

Es hat andererseits als Vermittler für die verschiedenen Instanzen die Vertragsverhandlungen zusammenfassend geführt.

Im Einverständnis mit dem Chef des Eisenbahndepartements haben wir daher die O.P.D. als Kontrahent beibehalten.

Eidgenössisches Luftamt:

Isler

1 Beilage.

Croydon, 13th September, 1923 Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Sir,

We beg to acknowledge with thanks the receipt of your favour of the 10th inst., No. 1154.IV.C/471, containing a statement of payments due which are due to us for flights between the 16th and 31st August, 1923, and other expenses.

We note that the subsidy which should be forthcoming from the Basle Authorities has been deducted on the occasion when our aeroplane was unable to land at Basle owing to adverse weather conditions. At that time I have taken the matter up with the Aviatik beider Basel and understood from them that in spite of the fact that the machine has not landed, the subsidy would be paid.

We shall be glad therefore if you would very kindly take the matter up with the Basle Authorities and request them to be good enough to authorize the payment of the amount which has been deducted.

We remain, Sir,

Your obedient Servants.

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.

Signé: E. Cogni, General Manager.

Berlin N.W.40; den 19. September 1923. An das Eidgen. Politische Departement, Bern.

Herr Bundesrat,

Im Anschluss an meinen Bericht vom 22. August (Ihre Nr. C 16/21 GB.-GT) beehre ich mich, Ihnen gestützt auf eine soeben eingegangene Verbalnote des Auswärtigen Amtes vom 12. September d. Js. zur Kenntnis zu bringen, dass inzwischen auch die Sendewelle der Reichswehrfunkstelle in München geändert worden ist und zwar auf die Länge von 1750 m.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Der Schweizerische Gesandte in Deutschland:
Rüfenacht

Bern, den 19. September 1923. An die Eidg. Flugplatzdirektion, z. Hdn. Herrn Major i.G. Müller, Dübendorf.

Vertraulich

Wir gestatten uns, Ihnen im Nachgang zur Zustellung des Gutachtens Dr. Wyss, nunmehr auch Brief und Gutachten von Prof. Dr. Steinmann zur angeblichen Ölsabotage beim Flug Paris–Schweiz–England des Handley-Page am 16./17.8.23 zu übersenden.

Dieses Gutachten des Leiters der Öluntersuchungsstelle des Schweiz. Automobilklub ist insofern bedeutend, als es nach Laboratoriumsversuchen mit der in Frage kommenden Ölmarke zum positiven Schluss kommt, dass die eingetretene Verdickung des Öles durchaus nicht auf Sabotage zurückgeführt werden muss. Die absolute Objektivität der Expertise ist dadurch gewahrt, dass der Gutachter den konkreten Fall nicht kannte, sondern lediglich aus demselben abgeleitete abstrakte Fragen durch Versuche klären musste.

Wir haben nicht verfehlt, das Gutachten wie das frühere der Handley-Page Transport Ltd. zuzustellen und die vorstehenden Schlüsse zu unterstreichen und glauben, durch die Übernahme dieser kostspieligen Expertisen auch in Ihrem Sinne gehandelt zu haben.

Eidgenössisches Luftamt
i.V. Gsell

Anlagen (erwähnt)

Berne, le 20 septembre 1923. A la Handley-Page Transport Ltd. Cricklewood, Londres NW 2.

Monsieur le Directeur,

Pour faire suite à l'envoi du rapport de M. le Dr. Wyss, nous vous envoyons aujourd'hui un rapport de M. le Prof. Dr. Steinmann, Chef du laboratoire du Club automobile suisse.

Ce rapport s'appuie sur des essais particuliers entrepris avec de l'huile marque "Castrol-R", c'est-à-dire avec la marque employée lors de l'incident du 16 août. C'est une réponse à des questions tout-à-fait abstraites, c'est-à-dire qui est faite sans être influencé par la connaissance du cas. Comme cette réponse admet la possibilité de la modification de l'huile sans aucune intervention non autorisée, elle pourra être d'un grand intérêt pour l'attitude que vous adopterez dans cette question.

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

Annexe mentionnée.

Office aérien fédéral
e.r. Gsell

Bern, den 21. September 1923. An die Interessenten der Luftverkehrslinie Paris–Basel–Zürich. Winterbetrieb.

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf für einen neuen Vertrag vorzulegen, der den Winterbetrieb (1. Oktober 1923–31. März 1924) regeln soll und bitten Sie, falls Sie zur Wahrung Ihrer besonderen Interessen noch Anträge zu stellen wünschen, uns diese baldmöglichst bekannt zu geben.

Auch dieser Winterbetrieb ist nur ein Versuch. Die Schwierigkeiten, die sich ihm entgegenstellen werden, haben uns dazu geführt, den Spielraum für die Betriebsregelmässigkeit noch zu erweitern. Die Firma Handley-Page hat durch ihren bisherigen Betrieb gezeigt, dass wir zu ihrem guten Willen, die schweizerischen Ansprüche zu befriedigen, alles Zutrauen haben können.

Die eidg. Oberpostdirektion fällt als subventionierende Instanz aus, da der vorgesehene Betrieb (einmal wöchentlich in jeder Richtung) nicht von allg. postalischem Interesse sein kann. Für die ev. Beförderung von Postsendungen in besonderen Fällen haben wir eine Sonderabmachung vorgesehen.

Die eidg. Oberpostdirektion wird aus Interesse an diesen Winterversuchen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Flugpostdienstes wenigstens die Kosten für den Wetterdienst der schweizerischen Telegraphenämter auch über Winter tragen.

In Art. 5 ist gegenüber dem bisherigen Vertrag die Änderung eingetreten, dass die Anteile von Basel und Zürich auf je 375 Fr. pro Flug erhöht wurden, um die von engl. Seite verlangte Totalsubvention von Fr. 750.- per Flug beibehalten zu können. Entsprechend musste eine Verschiebung in der Anteilsberechnung bei Ausfällen stattfinden. Wenn dabei Basel oder Zürich in einzelnen Fällen auch einen reduzierten Betrag an Flüge leisten müssen, die ihren Flugplatz nicht berühren, so ist dies als Anteil an die Unkosten des ganzen Winterbetriebes aufzufassen.

1 Beilage

Eidgenössisches Luftamt Isler

Luftverkehr Zürich–Basel–Paris.

An die Kreispostdirektionen Basel & Zürich.

Zur Kenntnisnahme und tunlichst baldigen Begutachtung

Bern, den 22. Sept. 1923

Im Namen der Oberpostdirektion

Der Postkursinspektor: *Vaucher*

An die Kreispostdirektion Zürich weitergeleitet. Hier sind keine Bemerkungen anzubringen

Basel, 25. Sept. 23.

Die Kreispostdirektion: Lichtensteiger

zwischen
dem Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt
und dem Bauvorstand I der Stadt Zürich
einerseits, und
der Handley-Page Transport Ltd., Croydon, Surrey
andererseits.

Art. 1. Die Handley-Page Transport Ltd. erklärt sich bereit, vom 1. Oktober 1923 bis 31. März 1924 die versuchsweise Beförderung von Personen durch ihre Flugzeuge in beiden Richtungen auf der Linie Zürich (Dübendorf)–Basel (Sternenfeld)–Paris (le Bourget) zu übernehmen. Vorbehalten bleiben ausserhalb der Macht der Unternehmung liegende Umstände, wie Witterungseinflüsse, Tageslänge, Kriegsfall, Streik, Aussperrung und dergleichen.

Die allfällige Beförderung von Postsendungen wird Gegenstand besonderer Abmachungen.

Art. 2. In der Regel soll in jeder Richtung wöchentlich ein Flug mit Zwischenlandung in Basel ausgeführt werden. Der Flugplan wird durch ein besonderes Abkommen festgelegt. Vorläufig ist in Aussicht genommen:

Freitags Paris ab 9h00, Basel an 13h00, Basel ab 13h30, Zürich an 14h30.

Montags Zürich ab 9h00, Basel an 10h00, Basel ab 10h30, Paris an 14h30.

Die Subvenienten verzichten auf Schadenersatzansprüche gegenüber der Unternehmung wegen Verspätungen und durch diese bedingten Schäden.

Art. 3. Die Einnahmen und die Ausgaben aus dem Betrieb der Luftverkehrslinie (inkl. Passagedienst) Paris–Basel–Zürich fallen der Handley-Page Transport Ltd. zu.

Die Taxen für Passagier- und Frachtstücktransport unterliegen der Genehmigung des eidg. Post- und Eisenbahndepartements.

Art. 4. Die Handley-Page Transport Ltd. verpflichtet sich, zur Bedienung der Luftverkehrslinie nur anerkannt bewährtes Flugzeugmaterial und gut geschultes Personal zu verwenden und ferner die eidgenössischen und kantonalen Gesetze und Vorschriften, insbesondere diejenigen, die den Luftverkehr, die Post und das Zollwesen betreffen, genau zu befolgen und sich allen behördlichen Anordnungen zu unterziehen.

Dagegen verpflichten sich die Subvenienten, einzeln und in gegenseitiger Fühlungsnahme der Unternehmung die Innehaltung der vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen möglichst zu erleichtern und die gesamte Bodenorganisation tunlichst zu fördern.

Art. 5. Die Handley-Page Transport Ltd. erhält für jeden auf Grund des noch zu vereinbarenden Flugplanes ausgeführten Flug, der von Paris bis Zürich, mit Zwischenlandung in Basel, oder in entgegengesetzter Richtung von Zürich bis Paris, mit Zwischenlandung in Basel, erfolgt, eine Subvention von Fr. 750.--.

Dieser Betrag geht mit je Fr. 375.-- zu Lasten des Kantons Basel-Stadt und der Stadt Zürich.

Wird aus irgendeinem Grunde, seien es Witterungseinflüsse oder andere Ursachen, ein Kurs nicht oder nur teilweise ausgeführt, so fällt die Subvention entweder ganz aus oder reduziert sich in folgender Weise:

a. Fällt der Kurs Paris–Zürich oder umgekehrt vollständig aus, so erhält die Luftverkehrsunternehmung keine Entschädigung.

b. Fällt nur die Strecke Paris–Basel oder umgekehrt vollständig aus, reduziert sich die Entschädigung auf Fr. 250.--, je halb zu Lasten von Basel-Stadt und der Stadt Zürich.

c. Wird nur die Strecke Paris–Basel oder umgekehrt geflogen, so dass die Strecke Basel–Zürich ausfällt, beträgt die Entschädigung Fr. 500.--, wovon Fr. 375.-- von Basel-Stadt und Fr. 125.-- von der Stadt Zürich getragen werden.

d. Wird die ganze Strecke Paris–Basel–Zürich oder umgekehrt geflogen, jedoch in Basel nicht gelandet, beträgt die Entschädigung Fr. 750.-- und wird mit Fr. 625.-- von der Stadt Zürich und mit Fr. 125.-- von Basel-Stadt übernommen.

e. Wird ein Flug angetreten, jedoch nicht am gleichen Tage bis zu einer flugplanmässigen Landungsstelle durchgeführt, so gilt er als gänzlich ausgefallen. Für ausgefallene Flüge, die innert Wochenfrist nachgeholt werden, wird die Entschädigung wie für flugplanmässige Flüge ausgerichtet.

Art. 6. Die Luftverkehrsunternehmung Handley-Page Transport Ltd. meldet jeweilen bis spätestens den 15. eines jeden Monats dem eidg. Luftamt durch eingeschriebenen Brief das Betriebsergebnis des vorhergehenden Monats, gemäss dem von diesem Amte vorgeschriebenen Formular. Das Luftamt gibt dem Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt und dem Bauvorstand I der Stadt Zürich nach Richtigbefund Kenntnis von den durchgeführten Flügen, worauf diese Instanzen der Unternehmung bis spätestens Ende des gleichen Monats ihren Subventionsanteil direkt zukommen lassen.

Art. 7. Dieser Vertrag findet Anwendung auf den Betrieb der Luftverkehrslinie Paris–Basel–Zürich während der Zeit vom 1. Oktober 1923 bis 31. März 1924. Für die allfällige Weiterführung dieses Betriebes ab 1. April 1924 bleiben neue Abmachungen der Kontrahenten vorbehalten.

Art. 8. Dieses Vertragsverhältnis ist in jeder Beziehung dem schweizerischen Rechte unterstellt.

Art. 9. Die Handley-Page Transport Ltd. hat in Basel und Zürich ein Rechtsdomizil zu verzeigen.

Art. 10. Für Streitigkeiten zwischen der Luftverkehrsunternehmung einerseits und einem oder mehreren Kontrahenten andererseits, sowie unter den letztern über die Anwendung und Auslegung dieses Vertrages wird der Gerichtsstand Bern vereinbart. Solche Streitigkeiten sind durch ein Schiedsgericht von drei Mitgliedern endgültig zu entscheiden, von denen je ein Mitglied durch jede Partei und das dritte Mitglied als Obmann vom Präsidenten des Obergerichts des Kantons Bern bezeichnet wird. Das Schiedsgericht bestimmt das Verfahren.

Art. 11. Dieser Vertrag tritt nach erfolgter Genehmigung durch das eidg. Postdepartement sofort in Kraft.

Winter-service Paris–Zürich.

Convention
concerning the management of an Aerial-Navigation-Line
Paris–Basle–Zürich

Traduction non officielle

between
Department of the Interior of the Canton Basle-City (Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt) and the
Board of Works I of the City of Zurich (Bauvorstand I der Stadt Zürich)
of the first part and
The Handley Page Transport Ltd., Croydon, Surrey,
of the second part.

Article 1. The Handley Page Transport Ltd. declare themselves ready to undertake, on trial, the transport of persons, from the 1st of October 1923 up to the 31st of March 1924, by means of their aeroplanes, in both directions, on the line Zurich (Dübendorf)–Basle (Sternenfeld)–Paris (Le Bourget). Circumstances outside the competence of the Transport Company, such as weather influences, duration of the day, case of war, strikes, lock-outs and similar causes, are excepted.

The eventual dispatch of postal matters will be the object of special arrangements.

Article 2. As a rule one aerial-service ought to take place a week in both directions with intermediary landing at Basle. The aerial-service is being regulated by a special convention. For the present the following is being considered:

Leaving Paris on Friday at 9.00, arriving Basle 13.00, leaving Basle at 13.30, arriving Zurich at 14.30.

Leaving Zurich on Monday at 9.00, arriving Basle at 10.00, leaving Basle at 10.30, arriving Paris at 14.30.

The subsidizing parties renounce to demand the compensation from the Transport Company of any loss resulting on account of delays.

Article 3. The receipts and expenditures resulting from the management of the aerial-service-line Paris–Basle–Zurich (passenger-service included) fall to the Handley Page Transport Ltd.

The taxes for passenger- and cargo transport are subjected to the approval of the Federal Department of Posts and Railways (Eidgenössisches Post-und Eisenbahndepartement).

Article 4. The Handley Page Transport Limited engage themselves to employ for the service of the aerial-transport-line only generally recognized and tested aeroplane-material and well trained personnel and furthermore to strictly observe the federal and cantonal laws and regulations, especially those concerning the air-transport, post- and customs services and to submit themselves to all edicts of the authorities.

The subsidizing parties engage themselves however to facilitate for the Transport Company, as much as possible, separately or by mutual contact, the holding of the conventional and lawful engagements and to promote, as much as feasible, the entire ground-organisation.

Article 5. The Handley Page Transport Ltd. receive for each service carried out on the basis of the aerial-service still to be regulated and which has taken place from Paris to Zurich with intermediary landing at Basle or in the opposite direction from Zurich to Paris with intermediary landing at Basle, a subsidy of 750.- francs.

This amount is borne in equal parts of 375.- francs each by the Canton of Basle-City (Kanton Basel-Stadt) and the City of Zurich (Stadt Zürich).

If on account of certain circumstances, be it weather-influences or other causes, a service could altogether not or only partly be executed, the subsidy would be entirely eliminated or would be subject to reduction in the following way:

- a.) If the service Paris–Zurich or vice versa is altogether not carried out, the air-transport-enterprise would receive no subsidy.
- b.) If only the part line Paris–Basle or vice versa is altogether not carried out, the subsidy is reduced to 250.- francs, half to the charge of the Canton of Basle-City (Kanton Basel-Stadt) and the City of Zurich (Stadt Zürich).
- c.) If only the line Paris–Basle or vice versa is attended to, the line Basle–Zurich thus be eliminated, the subsidy would amount to 500 francs, of which 375.- francs will be borne by the Canton of Basle-City (Kanton Basel-Stadt) and 125.- francs by the City of Zurich (Stadt Zürich).
- d.) If the whole line Paris–Basle–Zurich or vice versa is being attended to, but without landing at Basle, the subsidy will amount to 750.- francs and will be taken over with 625.- francs by the City of Zurich (Stadt Zürich) and with 125.- francs by the Canton of Basle-City (Kanton Basel-Stadt).
- e.) If an aerial-flight is started, but not executed on the same day to a landing place as provided for in the itinerary of this service, it will be considered as having completely fallen-out. For fallen-out aerial-flights, which are however made and executed within the term of a week, the subsidy will be paid the same as for regular aerial-flights.

Article 6. The Handley Page enterprise for the aerial-traffic will always announce until latest the 15th of each month to the Air-Service (Luftamt) by registered letter the result of the management of the foregoing month on the schedule as prescribed by this Service. The Aerial-Service (Luftamt) brings, after approval, to the knowledge of the Department of the Interior of the Canton Basle-City (Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt) and the Board of Works I of the City of Zurich (Bauvorstand I der Stadt Zürich) the aerial-flights which were executed, whereupon those administrations will remit directly and until latest the end of the month their part of the subsidy to the above mentioned Aerial-traffic enterprise.

Article 7. This Convention is applied to the management of the Aerial-traffic-line Paris–Basle–Zurich during the period from the 1st of October 1923 up to the 31st of March 1924. For the eventual continuance of this management from the 1st of April 1924, reservations are made by the contraction parties concerning new arrangements.

Article 8. The relations entered into by this Convention are in every respect subjected to Swiss Rights.

Article 9. The Handley Page Transport Limited have to choose legal domicile at Basle and Zurich.

Article 10. For disputes between the enterprise of Aerial-traffic on one side and one or more of the contracting parties on the other side, as well as for eventual disputes existing between the latter about the application and interpretation of this Convention, the Bernese jurisdiction is agreed upon. Such disputes have to be finally settled by a court of arbitration consisting of three members, of whom always one member will be selected by each party and the third member to be designed as head through the President of the Supreme Court of the Canton of Berne (Präsident des Obergerichts des Kantons Bern). The court of arbitration statuates upon the procedure.

Article 11. This Convention enters immediately into force after approval by the Federal Department of Posts and Railways (Eidg. Post- und Eisenbahndepartement).

London, Basle, Zurich, the ...

For the Handley Page Transport Ltd.:

**For the Department of the Interior of the Canton Basle-City:
For the Board of Works I of the City of Zurich:**

Approval is given to the present Convention:

Berne, the ...

The Chief of the Federal Post- and Railway Department:

22nd September 1923

Major Isler, Office Aérien Fédéral, Berne, Switzerland.

Sir,

We regret that, owing to very adverse weather conditions, our service between Paris, Basle and Zurich has not been running regularly this week.

We might add however that we could have probably completed our Zurich–Paris flight on the 20th instant if the pilot had been able to secure petrol at Luxeuil. Owing to very strong head wind he was obliged to land there for petrol, but the aerodrome authorities

refused to supply it and it took him all day to buy it in town. This was the information which we could obtain from the pilot on the telephone which was very indistinct. On the 21st the weather was impossible for flying, but we hope to resume our service next Monday 24th.

Will you kindly note that the regular service will finish on Saturday 29th instant, and, weather permitting, the week-end flight will start on the 5th October, returning on the following Monday 8th of October and it is proposed to carry on those week-end flights on Fridays and Mondays.

We have the honour to be, Sir, Your obedient Servants.

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.
E. Cogni, General Manager

Cricklewood, London, N.W.2., Sept. 22nd, 1923 Major a l'E.M.G. Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Major Isler,

I am in receipt of and thank you very much for your further report from Prof. Dr. Steinmann. It is exceedingly good of you to have investigated the subject so thoroughly. As it is the first time there has been any trouble of this kind, I much appreciate the thorough way in which you have looked into the matter.

This Company is at present time in consultation with the makers of the oil to see whether they have anything further to say on the subject.

With many thanks, Yours sincerely,

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LIMITED
F. Handley Page, Director.

Bern, den 24. September 1923. Resultat der Flugpost (London)–Paris–Basel–Zürich.

Die Flugpost (London–) Paris–Basel–Zürich hat seit der Betriebsaufnahme am 16. August technisch und organisatorisch gut gearbeitet. Auch die steigende Tendenz aufweisende Passagierfrequenz ist für eine eben beginnende Linie recht erfreulich.

Vom 16. August bis 15. September ist, mit Ausnahme eines wegen schlechtem Wetter auf den nächsten Tag verschobenen Fluges, kein Ausfall zu verzeichnen; ein Flug musste wegen schlechter Sichtverhältnisse ohne Zwischenlandung in Basel durchgeführt werden. Über eine Stunde Verspätung am Endpunkt ergaben im August nur 2 Flüge, beide waren durch Witterungseinflüsse verursacht. Ein Unfall ist bisher nicht vorgekommen.

Die Postfrequenz ist noch bescheiden, doch hat der Gepäckverkehr ziemlichen Umfang angenommen.

An Passagieren wurden vom 16.–31. August 122 befördert, was eine durchschnittliche Ausnützung der vorhandenen Plätze von 59 % bedeutet. Für die Strecke Zürich–Basel ergibt sich schon in den ersten zwei Betriebswochen eine Ausnützung von 77 %, für Basel–Paris von 48 % der Passagierplätze. Allgemein wurde in Richtung Schweiz–Paris mehr frequentiert als die Gegenstrecke, was wohl eine Folge des bevorstehenden Schlusses der Sommersaison ist. Bei der guten und ständig steigenden Frequenz der internen schweizerischen Strecke dürften wohl die reinen Vergnügungspassagiere, entsprechend der bescheidenen Taxe, eine ziemliche Rolle spielen. Der Prozentsatz der über Paris hinaus nach London Reisenden ist nicht unerheblich.

Der Wetterdienst wird für die Schweizer Strecke von der eidg. Obertelegraphendirektion besorgt; zwischen Paris und Zürich von den französischen Funkstationen und der Funkstation Dübendorf der schweiz. Militäraviatik. Eine besondere drahtlose Telefonieinrichtung in Dübendorf ermöglicht es, der Maschine im Fluge Wettermeldungen zukommen zu lassen.

Eidg. Luftamt: (Isler)

**Bern, den 24. September 1923.
No. 1154 / IV.C.**

**An die eidgen. Oberpostdirektion, Bern.
An die eidgen. Obertelegraphendirektion, Bern.
An die eidgen. Oberzolldirektion, Bern.
An das Sekretariat des eidgen. Militärdepartements, Bern.
An die eidgen. Fremdenpolizei, Bern.
An die eidgen. Flugplatzdirektion, Dübendorf.
An das Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt, Basel.
An die Polizeidirektion des Kantons Basel-Land, Liestal.
An den Bauvorstand I der Stadt Zürich, Zürich.
An die Kreispostdirektionen Basel / Zürich, Basel / Zürich.
An die Zollkreisdirektionen Basel / Zürich, Basel / Zürich.
An das Gemeindebureau Birsfelden, Birsfelden.
An die Schweizer. Verkehrszentrale, Zürich.
An den Verein für Aviatik beider Basel, Basel.
An die offiz. Verkehrsbureaux Basel / Zürich, Basel / Zürich.**

Luftlinie Paris–Basel–Zürich.

Wie Ihnen bekannt ist, soll der dreimal wöchentliche Sommerbetrieb der Luftlinie (London)–Paris–Basel–Zürich ab 1. Oktober durch den einmal wöchentlichen Winterbetrieb (Wochenendflüge) ersetzt werden.

Laut Mitteilung der Handley-Page Transport Ltd. wird daher der Postflug Zürich–Basel–Paris vom Samstag, den 29. September den letzten der Sommerperiode darstellen. Der erste Flug der Winter-Versuchsperiode ist für Freitag, den 5. Oktober (Paris–Basel–Zürich) vorgesehen, der zweite für Montag, den 8. Oktober (Zürich–Basel–Paris).

Ob die Wochenendflüge dauernd für Freitag in Richtung Paris–Zürich und Montag in Richtung Zürich–Paris vorgesehen sind, steht noch nicht fest. Die Wahl der Wochentage wird durch die sich erweisende Frequenz beeinflusst; ausserdem werden die schlechten Sichtverhältnisse in der Winterperiode verhältnismässig häufige Verschiebungen und teilweise auch Ausfälle der Flüge bedingen. Der Winterbetrieb der Linie ist aber wertvoll um Erfahrungen über die in ungünstiger Jahreszeit mögliche Regelmässigkeit zu gewinnen.

Eidgenössisches Luftamt:
i.V. Gsell

Basel, den 25. September 1923. Oberpostdirektion, Bern.
Flugpost Zürich–London. Nicht ausgeführte Flüge.

Das Briefversandbureau Basel 2 teilt uns mit, dass das Flugzeug, welches am 20. September abhin von Zürich nach Paris verkehrte, in der Nähe von Belfort eine Notlandung vorgenommen habe. Die Fahrt nach Paris wurde nicht fortgesetzt, sondern das Flugzeug kehrte am 21. September von Belfort wieder nach Zürich zurück und trat erst am 22. September den Rückweg nach Paris an.

Die Briefkartenschlüsse von Basel und Zürich für Paris und London vom 20. September wurden wieder nach Zürich gebracht und gelangten erst am 22. September an Bestimmung.

Wir sind der Meinung, dass in diesem Falle die Flugpost von Belfort aus auf dem gewöhnlichen Wege an Bestimmung hätte geleitet werden sollen.

Falls Sie unsere Ansicht teilen, ersuchen wir um gefl. weitere Veranlassung.

Es bleibt noch beizufügen, dass der Flug London–Zürich–London vom 17./18. September ausgefallen ist.

Die Kreispostdirektion: *Lichtensteiger*

Zürich, den 27. September 1923. An die Oberpostdirektion, Bern.
Luftverkehr Zürich–Basel–Paris.

Wir haben zum anliegend rückfolgenden Vertragsentwurf mit der Handley Page keine Bemerkungen oder Abänderungsvorschläge zu machen. Es erscheint ohne weiteres gegeben, dass diese einmaligen wöchentlichen Flüge mit ganz unsichern Daten nicht zur Postbeförderung benützt werden.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit bitten, uns vom vereinbarten Abkommen mit dieser Gesellschaft über die Flüge im August und September mit Postbeförderung gefl. 1 Abschrift zukommen zu lassen.

Der Kreispostdirektor: *E. Rud*

Bern, den 28. September 1923. An das Gemeindebüro Birsfelden, Basel-Land.

Wir teilen Ihnen hierdurch mit, dass die Handley-Page Transport Ltd. ab 1. Oktober den Winterfahrplan einführt. Im Oktober bis März soll jeden Freitag Paris–Basel–Zürich und jeden Montag Zürich–Basel–Paris geflogen werden, sofern die Witterungsverhältnisse es gestatten. Der Flugplan ist folgender:

Paris ab	09h00	Freitags.	Zürich ab	09h00	Montags.
Basel an	13h00	(Ankunft schon 12h30 möglich)	Basel an	10h00	(Ankunft schon 09h45 möglich)
Basel ab	13h30		Basel ab	10h30	
Zürich an	14h30		Paris an	14h30	

Diese Fahrplanänderung beeinflusst naturgemäss auch den Meldedienst des Flugplatzes Basel, zu Ihrer Orientierung übersenden wir daher anliegend ein für den Winterdienst berichtigtes Schema des Meldedienstes und möchten besonders auf den Schlusspassus desselben aufmerksam machen, welcher angibt wie das Meldewesen spielt, wenn die Flüge gelegentlich (aus Witterungsgründen kann dies vorkommen) an anderen Tagen als Freitag oder Montag stattfinden müssen. Die Meldungen über die erfolgten Flüge (Ankunfts- & Abfahrtszeiten in Basel nebst Flugrichtung) erbitten wir nunmehr jeweils am Monatsbeginn über die Flüge des Vormonats; wir benötigen diese Meldungen zur Kontrolle der Aufstellungen der Unternehmung vor Anweisung der Subventionen.

Anlage (erwähnt)

Eidgenössisches Luftamt

i. V. Gsell

Paris, le 28 SEP 1923 Monsieur le Directeur Général des postes suisses, à Berne.
Service postal aérien Zurich–Bâle–Paris.

En réponse à votre lettre n°876.13.51 du 7 septembre courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que les dépêches aériennes formées par vos bureaux de Zurich 3 et de Bâle 2 pour mes services dans la période de 15 août au 15 septembre, sont parvenues à Paris et ont été mises en distribution dans les conditions indiquées au tableau ci-dessous:

1° pour les 8 premiers arrondissements (desservis par Paris–R.F.):

Dates	Heures d'arrivée.	N° de la distribution dans les 8 premiers arrondissements.
17 août	20 h. 15	1ère du lendemain
21 "	16 h. 50	6ème
23 "	16 h. 50	6ème
26 "	16 h. 45	6ème
28 "	20 h.	1ère du lendemain
30 "	17 h. 10	6ème
1er septembre	16 h. 25	6ème
4 "	16 h. 35	6ème
6 "	16 h. 55	6ème
8 "	18 h. 20	6ème
11 "	16 h.	6ème
13 "	15 h. 30	6ème
15 "	19 h.	1ère du lendemain.

2° en ce qui concerne les 12 autres arrondissements, les correspondances-avion ont pu être comprises le soir même dans la 6ème distribution chaque fois que les dépêches sont parvenues à Paris-R.F. avant 17 h. 30 c'est-à-dire neuf fois pour treize envois effectués.

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

Pour le Sous-Secrétaire d'Etat des Postes et des Télégraphes
Le Directeur de l'Exploitation Postale.

A. Bony (?)

Bern, den 29. September 1923. An die Bauverwaltung der Stadt Zürich, Vorstand des Bauwesens I, Zürich.

Wir gestatten uns, Ihnen anliegend einen neuen Entwurf des Vertrages zwischen Ihnen und Basel-Stadt einerseits und der Handley-Page Transport Ltd. andererseits zu übersenden. Gegenstand des Vertrages ist der Winterbetrieb der Luftlinie Paris–Basel–Zürich und die neue Form ist diejenige, welche bei einer Besprechung mit dem Direktor der Unternehmung am 26. September festgelegt wurde.

Wir hatten Gelegenheit, die Änderungen gegenüber der Ihnen mit Brief vom 21. September übersandten Fassung, mit Herrn Stadtrat Klöti zu besprechen und uns seines Einverständnisses zu vergewissern und bitten Sie um Bestätigung, damit der Vertrag der Handley-Page Transport Ltd. sofort zur Unterschrift zugestellt werden kann.

Wir legen gleichzeitig die ebenfalls bereinigte neue Fassung des Sommergevertrages bei, dessen endgültige Form sich dadurch verzögert hat, dass Herr Cogni die Genehmigung seines Verwaltungsrates einholen musste. Dieser Vertrag geht sofort zur Unterschrift an die Gesellschaft.

Anlagen: 2 Verträge.

Eidgenössisches Luftamt

i. V. Gsell

1st October 1923.

Office Aérien Fédéral, Berne, Switzerland.

Dear Sirs,

We beg to confirm our telegram of yesterday:

“Luftamt Berne, Please telegraph confirming full subsidy payment each flight Paris Zurich or return without landing Basle in bad weather. Stop. Pilot reported (to) me personally yesterday absolute impossibility land Basle although he tried. Stop. Similar condition probable in Winter. Stop. Marconi object to leave Dubendorf their installation without engineer. Ask your consent (to) continue (on) same condition until your own station ready. Stop. After consideration I agree with them as difficulties can follow strange operator working complicated experimental instruments. Cogni Flying Paris.”

Referring to the case of not landing at Basle, our pilot assured me, on arrival at Le Bourget, that, although he tried to land at Basle on Saturday morning the 29th of September, the visibility over the aerodrome which was enveloped in fog, was so bad that he did not consider safe to attempt to make a landing, although he came down fully intending to do so.

Under these circumstances, he opened out the engines and proceeded to Paris.

We much regret that the atmospheric conditions necessitated this action and beg to state that, under these circumstances, we regret our inability to accept the condition in the contract stipulating for a landing at Basle, without which full subsidy payment will not be made.

We trust that you will be able to explain this matter to the Basle authorities in order that this condition should be waived and that we should receive full payment of Frs: 750.- for each flight between Zurich and Paris or vice versa, without landing in Basle.

As regards the Marconi Co. installation and the services of their engineers at Dubendorf, we think that our telegram conveys clearly to you Messrs. Marconi's opinion and attitude that they are not desirous of leaving, in what might be termed the hands of a stranger, their complicated experimental installation and that they prefer their own representative to be responsible for its safety and working.

Although when visiting you last week I made the suggestion that possibly the official operator at Dubendorf could work the wireless telephone during our week-end flights, I have come to the conclusion that Messrs. Marconi are right and I trust that you will agree with me and will agree to continue on same conditions as before.

As soon as your own installation is in working order, the Marconi Co. instruments and operator could return immediately.

Awaiting the favour of your early reply,

We have the honour to be, dear Sirs, Your obedient Servants.

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.

E. Cogni, General Manager.

**Basel, den 2. Oktober 1923.
Flugpost Zürich–London**

Oberpostdirektion, Bern.

Das Briefversandbureau Basel 2 teilt uns mit, dass das Flugzeug Zürich–London am 29. September in Basel nicht gelandet habe. Die Briefkartenschlüsse von Basel 2 nach Paris R.P. und London konnten nicht per Flugzeug befördert werden und derjenige Zürich 3–Basel mit 3 Einschreibbriefen und 18 Briefen wurde nach Paris überführt.

Der Kartenschluss ist nachträglich am 30. September mit der Bahnpost Luxemburg–Basel, Zug 16, eingegangen.

Wir erlauben uns Ihnen hiervon Kenntnis zu geben.

Die Kreispostdirektion: gez. Lichtensteiger

**Basel, den 4. Oktober 1923.
Flugpost Zürich–London.**

Oberpostdirektion Bern.

Im Nachgang zu unserm Schreiben No.245.2.90 vom 2. Oktober abhin geben wir Ihnen noch von einem Schreiben der Zwischenbart A.G. in Basel Kenntnis. Sie schreibt unterm 1. Oktober abhin was folgt:

„Samstag Nachmittag ging bei uns aus Le Bourget folgende Depesche ein:

Please express to authorities our sincere regret machine could not land Basle today owing thick fog Handley Page.

Wie Ihnen bekannt, kam der Flugapparat Samstagmorgen zweimal über das Sternenfeld und flog dann weiter, nachdem wir durch Dübendorf die drahtlose Meldung des Piloten erhalten hatten, er könne des Nebels wegen nicht sicher landen. Der Apparat war mit Passagieren schwer beladen.“

Die Kreispostdirektion: *Lichtensteiger.*

**Bern, den 5. Oktober 1923.
Flugpost Zürich–London.**

An die Kreispostdirektion Basel.

Ihre Auffassung, wonach am 20. September die Flugpostsendungen von Belfort aus auf dem gewöhnlichen Wege an Bestimmung hätten geleitet werden sollen, ist richtig. Die Ziffer 12 der „Bestimmungen über den Postdienst“ sieht vor, dass bei Unfällen, Notlandungen u.s.w. die Luftverkehrsgesellschaft für möglichst rasche Weiterbeförderung der Postsendungen sorgen muss, sei es auf dem Luftwege oder durch Übergabe der Kartenschlüsse an die nächstgelegene Poststelle.

Immerhin bietet die Durchführung dieser Vorschrift oft grosse Schwierigkeiten, besonders auf fremdem Gebiet. Da aber der Flugpostdienst seit dem 29. September aufgehoben ist, sehen wir davon ab, bei der Luftgesellschaft vorstellig zu werden. Bei allfälliger Wiederaufnahme des Dienstes nächstes Jahr werden wir der Angelegenheit die nötige Aufmerksamkeit schenken.

Bern, den 5. Oktober 1923.

**Im Namen der Oberpostdirektion
Der Postkursinspektor: i.V. Furrer**

**Basel, den 5. Oktober 1923. Oberpostdirektion, Bern.
Luftverkehr 1924.**

Von den im randvermerkten Schreiben aufgeführten Flugpostlinien bieten die Linien Zürich–Basel–Paris–London und Basel–Strassburg–Brüssel–Antwerpen für Basel besonderes Interesse.

Es muss zwar hinzugefügt werden, dass Basel mit den Nachtschnellzügen nach Paris und Brüssel ausserordentlich günstige Postverbindungen nach den betr. Ländern besitzt, sodass eine Flugpost je nach Einrichtung des Fahrplanes keine grossen Vorteile zeitigt.

Wir nehmen an, dass der Fahrplan der Luftlinie Paris–Basel–Zürich auch im Jahre 1924 keine Veränderungen erleiden wird. Diese Linie wurde im Sommer 1923 nur in der Richtung Basel–Paris zur Postbeförderung benützt, während in umgekehrter Richtung keine Post vermittelt wurde. Es hätte, Eilsendungen ausgenommen, auch keinen grossen Zweck gehabt, denn die mit dem Flugzeug eingetroffenen Postsendungen wären in Basel nicht früher bestellt worden, als die mit dem später in Paris abgehenden Nachtschnellzug Paris–Basel.

Die neue Linie Basel–Brüssel–Antwerpen, deren Flugzeuge jedenfalls tags verkehren werden und postalisch für die hiesigen Speditionsfirmen Interesse bieten, weil die Benützung der Luftpost die rascheste Beförderung der Schiffs- & Zollpapiere nach Antwerpen gestattet.

Da vermutlich nicht das gleiche Flugzeug am nämlichen Tage den Hin- und Rückflug besorgen wird, so wird die Ankunft in Basel und Brüssel, bezw. Antwerpen so festgesetzt werden können, dass die betr. Postsachen noch gleichentags zugestellt werden können.

Was die Verbindung Zürich–Genf–Lyon anbetrifft, so bestehen zwischen Basel & Lyon ausgezeichnete Zugverbindungen über Mülhausen–Belfort–Dijon.

Nach Osteuropa, Wien, Budapest, Prag, Belgrad, Warschau und Bukarest stehen bereits Flugpostverbindungen über Strassburg zur Verfügung.

Die Kreispostdirektion: Lichtensteiger

**Berne, October 5, 1923. Federal Political Department, Berne.
No. 40 (898/572/23)**

His Britannic Majesty's Legation present their compliments to the Federal Political Department and have the honour to invite their attention to the following matter.

2. As the Department are aware, it is contemplated that the air services recently established from London via Paris and Basle to Zurich will be regularly maintained during the coming winter months. Experience has shown that the operation of a system of direction-finding by ground wireless stations in Great Britain has been of considerable assistance to aeroplanes engaged on long distance services. It is understood that a direction-finding station suitable for this class of communication is already in existence at Geneva and if a similar station could be erected at Zürich to co-operate with the Geneva station it is thought that a system of communication could be evolved which should be of great assistance in locating their position to pilots operating over the Swiss end of the air route.

3. His Majesty's Legation would be grateful if the Political Department would bring the above suggestion to the notice of the competent Federal Department and would invite their views on the proposal. The Legation will be most ready to obtain any further information on this subject which the Federal Government may desire.

They avail themselves of this opportunity to renew to the Political Department the assurance of their high consideration.

October 5, 1923.

British Legation, Berne.

Bern, den 8. Oktober 1923. An das Luftamt des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Bern.

Herr Major,

In der Anlage beehren wir uns, Ihnen Abschrift einer Note zu übersenden, welche die britische Gesandtschaft am 5.d.M. an uns gerichtet hat. Wie Sie daraus entnehmen wollen, regt die Gesandtschaft an, bei Zürich eine Station für drahtlose Telegraphie einzurichten, welche den Zweck hätte, den Flugdienst London–Zürich während des Winters zu ermöglichen.

Indem wir Sie ersuchen, zu den Anregungen der britischen Gesandtschaft Stellung zu nehmen, versichern wir Sie, Herr Major, unserer vorzüglichen Hochachtung.

1 Beilage.

Der Chef der Abteilung für Auswärtiges i. A. (T)

**Bern, den 9. Oktober 1923. An das Eidgenössische Luftamt, Bern.
Nr. 87/6.15.**

In Beantwortung Ihrer Zuschrift Nr. 1154/W C 471 vom 21. September abhin beehren wir uns, Ihnen mitzuteilen, dass Art. 4 des uns vorgelegten Entwurfes eines Vertrages zwischen den subventionierten Instanzen und der Firma Handley Page betreffend die Luftverkehrslinie London–Paris–Basel–Zürich in der vorgeschlagenen Fassung geeignet erscheint, auch die besondern Interessen der schweizerischen Zollverwaltung zu wahren.

Der fragliche Vertragsentwurf gibt uns deshalb zu Abänderungs- oder Ergänzungsanträgen nicht Anlass.

Dagegen dürfte es sich empfehlen, mit Bezug auf die Einreise allgemein die Anordnung zu treffen, dass in Basel nur die dort aussteigenden Passagiere endgültig abzufertigen sind, wogegen für diejenigen Reisenden, welche nach Zürich weiterfahren, die Zoll- und Passkontrolle wie bis anhin in Dübendorf stattzufinden hätte. Allfällig erst in Basel hinzugekommene Reisende wären den Zollorganen in Dübendorf durch den Piloten zu bezeichnen.

**Im Namen der Eidg. Oberzolldirektion
Der Oberzollinspektor: Häusermann**

Bern, den 11. Oktober 1923. An die Abteilung für Auswärtiges des eidg. polit. Departements, Bern.
Funkentelegraphische Richtungsbestimmung
(Richtpeilung) für die Luftverkehrslinie London–Zürich.

Mit Schreiben vom 8. ds. überweisen Sie uns einen Vorschlag der englischen Gesandtschaft betr. Einrichtung der funkentelegraphischen Richtungsbestimmung für die Luftverkehrslinie London–Zürich, auf Grund der Funkenstationen Dübendorf-Genf.

Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass wir dieser Anregung im Rahmen der vorhandenen Mittel gerne Folge geben und unverzüglich an die Militärbehörden in Bezug auf die Funkenstation Dübendorf und an den Kantonsingenieur in Genf in Bezug auf die Funkenstation Genf entsprechende Eingaben richten werden.

Eidgenössisches Luftamt (Isler)

Bern, den 16. Oktober 1923. An die Abteilung für Auswärtiges des Eidg. Polit. Departements, Bern
Funkentelegraphische Richtungsbestimmung
(Funkpeilung) für die Luftlinie Paris–Zürich.

Mit Schreiben vom 8. Oktober übersandten Sie uns Abschrift einer Note der englischen Gesandtschaft, in welcher die Einführung der funkentelegraphischen Ortsbestimmung für den Winterbetrieb der Luftlinie (London)–Paris–Basel–Zürich (Handley-Page Transport Ltd) angeregt wird. In unserer Antwort vom 11. Oktober versprochen wir, die Möglichkeiten eingehend zu prüfen und die Einführung der Funkpeilung durch Eingaben an das Militärdepartement und den Kantonsingenieur von Genf vorzubereiten.

Wir gestatten uns, Ihnen nunmehr das Ergebnis unserer Prüfung der technischen Möglichkeiten mitzuteilen:

Die Flugplatzfunkstation Genf-Cointrin, Eigentum der Schweiz. Marconi-Gesellschaft und gemietet vom Kanton Genf, verfügt über eine Anlage für Radio-Goniometrie nach dem System Bellini-Tosi-Marconi. Laut Angabe des Stationschefs der Funkanlage ist ein Fehler in der Richtungsbestimmung beim Anpeilen eines Peilzeichen sendenden Flugzeuges in Höhe von +/- ½ bis 1 Winkelgrad zu erwarten.

Die Flugplatzfunkstation Dübendorf-Kloten, Eigentum der Eidg. Fliegertruppe, verfügt z.Zt. über keine Anlage zur Radio-Goniometrie. Mit einer im Bau begriffenen grossen Rahmenantenne dürfte in kurzer Zeit jedoch eine annähernde Richtungsbestimmung durch Anpeilen eines Peilzeichen sendenden Flugzeuges möglich werden, wobei Fehler von +/- 1 Winkelgrad zu erwarten sind. Ausser dieser, nur zur groben Peilung brauchbaren, Rahmenantenne soll aber demnächst eine Anlage zur Radiogoniometrie aufgestellt werden (die Telefunken-Gesellschaft garantiert Fehler nicht über +/- ½ Winkelgrad). Diese Anlage ist bei der Telefunken-gesellschaft schon bestellt, die Lieferfrist jedoch noch nicht bestimmbar.

Die Möglichkeit, die englischen Wünsche (deren Berechtigung technisch unbedingt zu bejahen ist) bald zu erfüllen, ist also vorhanden; der Zeitpunkt hängt von der Liefermöglichkeit der Telefunken-gesellschaft ab. Unsere Eingabe an das Militärdepartement richtet sich also darauf, es möge erstens die Rahmenantenne baldmöglichst fertiggestellt werden, um diese bis zur Lieferung der eigentlichen Goniometrieanlage zu benützen, sodass schon bald wenigstens eine annähernde Ortsbestimmung möglich ist, und das Schweizer und englische Personal auf die Benützung der Funkpeilung eingespielt wird. Unser zweiter Wunsch an das Militärdepartement ist, dass auf möglichst beschleunigte Lieferung der Telefunken-Goniometrieanlage gedrängt wird. Den Kanton Genf bitten wir, die Radiostation Cointrin für die Richtpeilung zur Verfügung zu halten, sobald Dübendorf wenigstens mit der Rahmenantenne arbeiten kann.

Was nun die Möglichkeiten der Richtpeilung durch Genf und Dübendorf betrifft, haben unsere Berechnungen an Hand der uns von den beiden Funkstationschefs zugegangenen Angaben die in der Anlage verzeichneten Ungenauigkeiten in der funkentelegraphischen Ortsbestimmung ergeben (bezüglich zusätzlicher Fehler durch die zwischenliegenden Jurahöhen siehe Anlage); die Fehler sind nicht so gross, dass die Richtpeilung nicht als ein wertvolles Mittel zur Verkehrssicherung bei unsichtigem Wetter angesprochen werden kann, zum Mindesten für die nahe der Schweiz gelegenen Orte.

Wir hoffen, dass vorstehende Angaben Ihnen ermöglichen, der Britischen Gesandtschaft eine vorläufige Antwort zu erteilen und dass wir bald in der Lage sind, Ihnen über die Zustimmung der Radiostationen Genf und Dübendorf sowie über den Zeitpunkt des provisorischen Inkrafttretens (mit der Dübendorfer Rahmenantenne) zu berichten.

Eidgenössisches Luftamt

Isler

Anlage: Tabelle über Fehler in der funkentelegraphischen Ortsbestimmung durch Dübendorf und Cointrin für die Luftlinie Paris–Basel–Zürich.

Bern, den 24 Oktober 1923. Verträge betr. Luftlinie Paris–Basel–Zürich
in Zirkulation zur Unterschrift und zurück an das eidg. Luftamt

- | | | |
|--|---|---|
| 1. An die Oberpostdirektion Bern |) | zur Unterschrift: Sommer-Vertrag |
| |) | und Bestimmungen über den Luftpostdienst. |
| 2. An das Departement des Innern |) | zur Unterschrift: Sommer- und Winterverträge. |
| des Kantons Basel-Stadt, Basel |) | |
| 3. An den Bauvorstand I der Stadt Zürich |) | zur Unterschrift: Sommer- und Winterverträge. |

Beilagen : 12.

Eidgenössisches Luftamt i.V. gez. Gsell.

Berne, le 6 novembre 1923. A la Division des Affaires Etrangères du Département Politique Fédéral, Berne.

Monsieur le Chef de Division,

Donnant suite à notre lettre du 10 octobre, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que des essais d'appels ont été faits dernièrement entre l'avion Handley Page (G-EATH) et la radio-station de Cointrin.

Ces essais ont démontré qu'un service de radio-goniométrie ne pourra fonctionner que si l'avion possède un poste de bord plus puissant que le poste actuel.

Nous avons informé la maison Handley Page de ce qui précède.

En outre, les appareils de radiogoniométrie qui ont été commandés par la Direction de l'aérodrome fédéral de Dübendorf ne sont pas encore en sa possession.

Veillez agréer, Monsieur le Chef de Division, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral

Isler

London, E.C. 1., 9 November 1923.

The Director General of Posts, Berne.

Sir,

With reference to your letter of the 7th of September last, and to subsequent letters, concerning the Air Mails for London despatched by your Administration from the 17th of August last to the 29th of September last, I am directed by the Postmaster General to inform you that all the Mails despatched up to the 22nd of September were delivered by the Handley Page Transport Company to the Croydon Post Office. The Mails despatched on and from the 23rd of September were delivered to the West Strand Branch Post Office, London. The Mail despatched on the 27th of September which reached the Foreign Section of the General Post Office at 19.15 on that day was the only one received in time for London letters included in it to be delivered the same evening.

I am to add that Croydon Aerodrome is 13 miles from the General Post Office, London, and that the normal time of transit of Mails between these points is one hour by motor car all the way, and from 1 ½ to 2 hours by motor, or ordinary bicycle, to Croydon Post Office and thence by rail.

A statement is enclosed showing the times of the commencement throughout the day of letter deliveries in London, and the relative latest times at which Air Mails should reach the General Post Office, London, in order to connect.

I have the honour to be, Sir, Your obedient Servant,

General Post Office London
E.R. Davis for the Secretary.

Berne, le 17 novembre 1923

Monsieur Cogni, General Manager, Handley Page, Transport Ltd.

Paris, 8 Rue Edouard VII.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous rappeler que la garantie de Fr. 15'000.- fournie par la Swiss Bank Corporation de Londres en faveur de la Handley Page, Transport Ltd. n'était valable, d'après la lettre de la dite banque du 22 août 1923, que jusqu'à et y compris le 13 novembre dernier.

Il nous serait agréable que vous fassiez le nécessaire pour que cette garantie soit renouvelée et pour que la banque nous confirme par lettre ce renouvellement.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

23rd November, 1923

Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Basle Aerodrome.

Sir,

We have been informed by our agents in Basle, Messrs. Zwilchenbart Ltd., in their letter of November 21st, that a considerable part of the Aerodrome at Basle is still being ploughed up, and we are advised by them that our machines should not land there this week.

We are further informed that representatives of the Luftamt in Berne, the military Aerodrome at Dubendorf, and the Chief Engineer of Basle City are going to inspect this Aerodrome next Monday.

In view, therefore, of the uncertainty of the position and after having given this matter serious consideration, we have the honour to inform you that until we have been officially notified by you at this address that the Aerodrome in Basle is in a perfectly good state to land and take off, we have been reluctantly compelled to instruct our pilots not to make landing at Basle, a course with which we trust you will be in agreement.

We have asked Messrs. Zwilchenbart to notify the Authorities at Basle to the same effect.

We have the honour to be, Sir, Your obedient Servants,

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.
E. Cogni, General Manager.

Berne, le 4 décembre 1923.

Monsieur le Directeur de l'office nationale météorologique, Paris, rue de l'Université 176.

Monsieur le Directeur,

Votre honorée No.13642 du 20 novembre 1923 nous est parvenue au moment où nous allions vous adresser une lettre au sujet de diverses questions du service météorologique radiotélégraphique pour la ligne aérienne Paris-Bâle-Zürich, en nous référant aux renseignements donnés par le service de la navigation aérienne en date du 25 octobre 1923 (13706).

Vos très intéressantes propositions et vos nombreuses notices ont retenu toute notre attention. Si nous ne pouvons pas nous conformer immédiatement à ces propositions, cela tient à ce que les heures des émissions que vous prévoyez correspondent à l'horaire des vols d'été qui n'est plus en vigueur; comme nous l'a fait savoir le S.N.Aé., la Handley-Page Transport Ltd. a omis de communiquer l'horaire d'hiver à votre office, ainsi qu'au S.N.Aé.

Les stations radiotélégraphiques de Dübendorf et de Bâle ne sont, en outre, pas placées directement sous notre administration. Bâle ne possède actuellement qu'une station d'essai qui appartient à l'Université et dont l'émetteur amorti ne peut pas être pris en considération pour ne pas déranger d'autres stations; son émetteur entretenu n'a par contre, qu'une petite portée. Cette station ne possède, d'ailleurs, pas de personnel fixe, de sorte qu'il ne sera pas possible d'entendre vos météos tant qu'une station radio pour aérodrome ne sera pas installée dans cette ville; mais des pourparlers sont en cours à cet effet. La station de TSF de Dübendorf est la propriété de l'aviation militaire Suisse. Nous lui avons transmis vos propositions pour rapport et espérons que son exploitation pourra s'adapter à un nouvel état de choses.

Comme nous devons attendre maintenant vos propositions concernant l'échange d'émissions pour l'horaire des vols d'hiver (voir annexe 1) ainsi que la réponse de Dübendorf, nous avons prié le S.N.Aé., en attendant le règlement définitif de cette question, de continuer à recueillir directement au Bourget, aux heures actuelles, les avis de Dübendorf, afin que l'avion partant pour Bâle et Zürich connaisse l'état du temps en Suisse.

Nous nous permettons de répondre comme suit aux différents points de votre lettre.

Ad 1. Renseignements météorologiques émis par les postes TSF français et pouvant être écoutés à Dübendorf (mais pas à Bâle).

Vu l'heure d'envol à Dübendorf (0900 HEC), tous ces avis arriveraient trop tard sauf le pronostic de la veille (1750-1800 TMS) et l'émission du Bourget de 0850-0900 TMG, qui pourrait tout au plus être téléphonée ensuite à l'avion via Bâle. Mais, comme cette ville ne possède pas encore de hangar suffisamment grand pour le Handley-Page, le pilote devrait déjà connaître les conditions

météorologiques régnant en France avant son départ de Dübendorf. Nous espérons, qu'il sera possible de prévoir des avis qui seraient donnés plus tôt dans la matinée; malheureusement, vu la différence du TMG et de l'HEC, les émissions des stations françaises tomberaient sur des heures très matinales. Mais la Handley-Page Transport Ltd. tient beaucoup à ce que le départ de Dübendorf ait lieu de bonne heure pour que le but puisse être atteint aussi en cas de temps défavorable.

Nous avons transmis les tableaux de déchiffrement que vous avez eu l'obligeance de nous envoyer, à la station TSF de Dübendorf en lui faisant part de votre amiable offre de vérification de l'exactitude des traductions pendant le premier mois.

Ad 2. Renseignements météorologiques fournis au départ de Paris vers Zürich. Nous sommes heureux que vous puissiez donner aux pilotes tous les renseignements météorologiques de l'Est de la France, ainsi que tous les pronostics et avis météorologiques reçus de Suisse. Les observations météorologiques télégraphiées par fil de Berne et de Zürich à 0700 GET et que vous communiquerez également aux pilotes seront particulièrement précieuses parce qu'elles sont indépendantes des perturbations de la TSF.

Nous admettons volontiers, en principe, que Dübendorf envoie ses météos, avec des observations de Bâle, toutes les 2 heures à heures fixe. Mais les temps que vous proposez correspondent de nouveau à l'horaire des vols d'été, de sorte que seul le météo émis jusqu'ici à 0745 HEC arrive avant l'heure normale de départ du Bourget. Nous avons proposé à Dübendorf de continuer à envoyer ces météos toutes les 2 heures jusqu'à ce qu'il ait connaissance que le départ de Paris a eu lieu; ils seront donc émis à 0745, 0945, 1145 HEC. Nous avons demandé aussi à Dübendorf si une émission sur 1100 m est possible et l'avons prié de traduire les avis d'après le code en vigueur sur la partie française de la ligne.

Ad 3. Nous avons également transmis à Dübendorf vos propositions touchant l'avertissement de grains et de brouillard. Comme ces météos spéciaux sont émis sur onde de 1400 m et concernent le S.N.Aé. nous communiquerons immédiatement à ce dernier la réponse de Dübendorf.

Notre réponse à votre lettre est donc, en résumé, la suivante:

Ad. 1. Les émissions météorologiques à heures fixes sont possibles, mais les heures que vous proposez doivent être modifiées conformément à l'horaire d'hiver.

Nous avons demandé à Dübendorf s'il peut émettre sur onde de 1100 m, et nous croyons que c'est possible, Dübendorf émettra suivant votre code.

Ad 2. En ce qui touche les émissions françaises mentionnées, Dübendorf ne peut utiliser que celles de 1750–1800 GMT et en partie celles de 0850–0900 GMT, vu que les autres arrivent trop tard pour l'horaire d'hiver.

Nous avons prié Dübendorf de vous envoyer ses traductions en vue du contrôle de leur exactitude.

Ad 3. Nous avons demandé à Dübendorf s'il peut transmettre les avertissements de grains et de brouillard.

Nous saisissons cette occasion de vous exprimer tous nos remerciements pour l'empressement avec lequel vous avez mis à la disposition des lignes aériennes suisses la remarquable organisation du service météorologique français. Nous regrettons seulement de ne pouvoir adapter totalement vos propositions pour notre service; la raison n'est que les heures ne concordant pas, l'horaire d'hiver ne vous ayant pas été communiqué et que la station radiotélégraphique de Dübendorf ne dépend pas directement de notre office; mais nous espérons qu'il sera possible de choisir de nouvelles heures qui ne seront pas une charge trop lourde pour vos stations.

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

Office aérien fédéral. (J)

Annexes: 1 horaire des vols d'hiver de la ligne Paris–Bâle–Zürich.
2 données de la station TSF de l'aérodrome de Dübendorf.

Horaire d'hiver de la ligne aérienne Paris–Bâle–Zürich.

Vol Paris–Suisse chaque vendredi
Vol Suisse–Paris chaque lundi

Des renvois peuvent avoir lieu par suite des conditions atmosphériques. Ils n'exigent pas de changement des météos français, ceux-ci étant émis chaque heure et chaque jour. Par contre le météo de Dübendorf n'est envoyé pour le vol de Paris en Suisse (dép. 0900 HEC) que si le vol est annoncé comme certain ou probable; il peut donc être émis d'autres jours que le vendredi.

Paris dép.	0900 HEC	Zürich dép.	0900 HEC
Bâle arr.	1300 HEC	Bâle arr.	1000 HEC
Bâle dép.	1330 HEC	Bâle dép.	1030 HEC
Zürich arr.	1430 HEC	Paris arr.	1430 HEC

Bern, den 5. Dezember 1923. An die eidg. Oberpostdirektion, Bern. Luftverkehr London–Paris–Basel–Zürich.

Wir beehren uns, Ihnen hiemit ein unterzeichnetes Exemplar des Sommergevertrages betr. die Errichtung und den Betrieb einer regelmässigen Luftverkehrslinie Paris–Basel–Zürich mit den Bestimmungen über den Luftpostdienst zuzustellen, nachdem der Chef des Eisenbahndepartements die Genehmigung erteilt hat.

Desgleichen überreichen wir Ihnen zu Ihrer gefl. Orientierung ein Exemplar des Wintervertrages, bei dem Sie nicht als Kontrahent beteiligt sind.

Wir bitten um Mitteilung, ob Sie bereit sind, den Sommergevertrag mit der Firma Handley-Page als Verhandlungsbasis pro Sommerbetrieb 1924 anzunehmen, und uns gegebenenfalls grundsätzliche Neuorientierungen baldmöglichst bekannt zu geben, damit die Unterhandlungen bei Zeiten eingeleitet werden können.

Eidgenössisches Luftamt
Isler

3 Beilagen.

Berne, le 13 décembre 1923. Monsieur Cogni, General Manager, Handley Page, Transport Ltd., Paris. 8 Rue Edouard VII.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous retourner sous ce pli, un exemplaire de chacun des contrats signés par les autorités contractantes et approuvés par le Chef du département fédéral des Chemins de fer.

Il nous serait agréable de connaître si vous seriez d'accord de considérer le contrat d'été pour 1923 comme base de discussion pour l'organisation du trafic aérien Londres–Paris–Bâle–Zürich de l'été prochain.

Dans l'affirmative, nous sommes prêts à recevoir dès maintenant, pour étude, vos propositions quant aux modifications fondamentales que votre Compagnie désirerait proposer au sujet de l'exploitation de la ligne, ceci afin que nous puissions engager à temps les négociations avec tous les intéressés.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexes: Contrat d'été 1923 avec arrangement annexe concernant le transport du courrier postal
Contrat d'hiver 1923/1924.

**Bern, den 15. Dezember 1923. An die Obertelegraphendirektion, Bern.
Rechnung für Wettermeldungen.**

In der Beilage übersenden wir Ihnen die Gebührenrechnung für die im Monat November beförderten, taxpflichtigen Wettermeldungen an den Startplatz Zürich-Dübendorf der Flugpostverbindung Zürich-London.

Gemäss Vereinbarung, unser Schreiben No. 347.12 vom 11.VIII.23, ersuchen wir um Überweisung des Betrages von Fr. 152.60 auf unser Postcheckkonto No.III 1030.

**Sektion Kontrolle und Rechnungswesen
der Obertelegraphendirektion: Baur**

December 18th, 1923 Major a l'E.M.G. A. Isler, Director of Civil Aviation, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Major Isler,

With reference to your letter to Mr. Cogni of the 13th December – Ref. 1154-IV.C/471 – the whole question of Services next year is under revision, as the Air Ministry here have decided on the formation of an Imperial Air Transport Company, comprising a combination of all the interests at present existing, with additional business introduced. It is proposed that the National Company should come into being in the early part of next year and thereafter take over all the Services at the present time being run under British auspices.

Meantime I should be very happy to discuss with you the question of a proposed Service for next year, and would suggest that we might carry it out on the same basis as at the present time, or perhaps with an extension into Austria.

I should be very glad to know whether you think a further subsidy would be forthcoming for the other part of the route. I am going into the matter closely with our people here and will write you further in course of a day or so.

Yours sincerely,

**For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LTD.
F. Handley Page Chairman.**

**Bern, den 27. Dezember 1923. An die Oberpostdirektion, Bern
Wettermeldungen.**

Entsprechend Ihrem telephonischen Gesuche (Hr. Vaucher) übersenden wir Ihnen in den Beilagen die Original-Wettermeldungen vom Monat November 1923 der Flugpostverbindung Zürich-London. Wir ersuchen Sie uns diese Belege nach Gebrauch gefl. umgehend zurückzusenden.

- 1 Packet -

Sektion Kontrolle und Rechnungswesen der Obertelegraphendirektion: Baur

11th February, 1924 Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland

Sir,

We regret the delay in replying to your telegram of the 4th instant as it had to be placed before our Directors for their consideration. We also regret that no definite decision can be communicated to you at this moment, but we hope to be able to write to you again on the subject soon. In this connection we would refer to you our letter of December 18th, 1923.

We are, Sir

Your obedient Servants,

**For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LIMITED.
E. Cogni, General Manager.**

**Londres, 13 février 1924. Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne.
Confidentiel**

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 7 février (No. 185 IV C/471), dans laquelle vous avez bien voulu me donner des explications aussi détaillées qu'intéressantes sur le projet que vous avez en mains relativement à l'exploitation de lignes aériennes internationales à destination de la Suisse ou en transit par notre pays.

C'est avec un intérêt tout particulier que j'ai pris connaissance de votre point de vue ayant trait à la ligne anglo-suisse et plus spécialement à la Co. Handley Page; en raison de nos excellentes relations avec l'Angleterre, je suis très heureux, qu'avant de connaître les intentions de la Handley Page, vous n'ayez encore fait aucune mention publique des propositions de la Co. franco-roumaine.

Vous voudrez bien trouver, sous ce pli, la copie d'une lettre que j'adresse à M. Cogni et dans laquelle je lui suggère d'avoir un entretien officieux avec moi. Il va sans dire que je ne lui donnerai aucune des explications contenues dans votre communication à moi-même et que je me bornerai à le faire parler sur les intentions de sa compagnie.

Je crois savoir que la fameuse "amalgamation" de la Handley Page, de la Instone Air, de la Daimler Hire et de la British Marine Air Navigation Co. a paru laisser Mr. Cogni froid et désabusé. Mais qui sait quelle serait sa position dans la Imperial Air Co. Ltd.?

Je suis allé, l'autre jour, dans l'espoir d'avoir quelque chose d'intéressant à vous raconter, faire une visite à l'Aérodrome de Croydon, mais Mr. Cogni n'y était pas. J'ai tout visité mais je n'ai rien, absolument rien trouvé de nouveau qui vaille la peine de vous être signalé. La seule chose qui m'a frappé est que le merveilleux titre à la Jules Verne de "Compagnie Française des Transatlantiques Aériens" a été remplacé par celui de "Air Union, S.A.". Pourquoi ce changement? Il me serait du reste facile de trouver des détails si vous vous y intéressez. A première vue, il semble que l'exploitation française a bien fait de changer ce nom qui rappelait quelques malheurs non sortis du souvenir du public. En particulier les Farman Goliath ont eu une mauvaise année et fait pas mal de petit bois. C'est au point qu'une baisse des prix de la Compagnie française a, pour la première fois, laissé les compagnies anglaises complète-

ment indifférentes. Elles n'ont pas suivi la baisse. Il arrive souvent que la machine de Paris n'ait pas de voyageurs et celle que j'ai vue atterrir n'en avait que deux. On se sert de cette ligne surtout pour les transports rapides de marchandises précieuses ou de modes, comme des bijoux, des perles, des plumes, des robes et des chapeaux de Paris, etc. etc. J'ai moi-même dans ma poche, depuis plus d'un an, une invitation Londres–Paris et retour et je n'ai pas l'intention de m'en servir. C'est vous dire, à titre confidentiel, que votre ligne franco-roumaine ne devrait nullement compter sur des voyageurs anglais, tandis que l'omnibus Handley Page continue à inspirer de la sécurité.

Dès que j'aurai vu M. Cogni, je ne manquerai pas de vous faire à nouveau rapport.
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Annexe: Une copie.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Londres *Henri Martin*

13th February 1924. E. Cogni, Esq., General Manager, The Handley Page Transport Ltd. Croydon Aerodrome, Surrey.

Dear Mr. Cogni,

The time has come for me to have unofficially a small chat with you regarding the 1924 Air Service London–Paris–Bâle–Zurich. I attach a great importance to hearing what has been contemplated in this direction, as the Swiss Government are engaged in preparing their plans for next season.

Hoping to hear from you soon, I am, dear Mr. Cogni, Yours sincerely, *(Henri Martin)*

Berne, le 14 février 1924. Handley Page, Transport Ltd., Monsieur Cogni, General Manager, Paris.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous confirmer notre télégramme du 4 dernier, expédié à l'adresse de la compagnie à Londres, et rédigé comme suit: "Devant prendre une décision au sujet de plusieurs projets de lignes aériennes internationales touchant aéroports de Bâle et Zurich, vous prions nous faire connaître vos intentions pour 1924".

Nous avons été informés par votre lettre du 18 décembre que vous étiez disposé à entrer en pourparlers avec nous au sujet du service d'été 1924 de la ligne Londres–Zurich. Cependant, avant que nous ayons reçu vos propositions plus détaillées, annoncées dans votre lettre précitée, il nous est parvenu un grand nombre de projets pour l'établissement de lignes aériennes, parmi lesquels il s'en trouve un qui, s'il arrivait à réalisation, ferait directement concurrence à votre ligne Paris–Zurich.

Notre situation est devenue de par ce fait très critique.

Bien que nous puissions espérer que les sacrifices financiers et autres, consentie par Bâle et Zurich, pour permettre l'exploitation de la ligne Handley Page 1923, n'ont pas été fait en vain, et que vous tenez aussi à maintenir à l'avenir les communications aériennes établies entre la Grande Bretagne et la Suisse, nous ne pouvons cependant pas prendre les décisions voulues concernant les projets concurrents, avant que nous ayons l'assurance que votre firme tient à continuer l'exploitation du trafic aérien désirable pour notre pays.

Par votre lettre du 11 dernier vous nous faites savoir que vous ne pouvez pas nous communiquer votre décision définitive pour l'instant. Nous vous prions toutefois de nous informer aussitôt que les circonstances le permettront, de votre programme (durée de l'exploitation, horaire, prétentions quant aux subventions, etc.).

Les subventions postales pour le trajet Zurich–Munich ont été adjudgées à la société Ad Astra–Aéro, par contre, de pareilles subventions pourraient éventuellement être encore obtenues pour la ligne directe Zurich–Vienne si entre temps, cependant, ce trajet ne devait pas être remis à une autre compagnie.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée. **Office aérien fédéral (J)**

Croydon, Surrey, 15th February, 1924. Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.
Suggested Service for 1924.

Sir,

Our present agreement with you extends to the 31st March, and we presume that your telegram of the 4th inst. refers to the operation of the service after that date.

As you probably know, negotiations are pending whereby a new company which is a combination of the four existing air companies will take over the existing routes and endeavor to operate them in the same manner as heretofore, with a view to obtaining greater economy in operation and administration and to endeavor to increase the annual mileage flown and the fleet employed.

You will appreciate that it is difficult for us to make arrangements for the new company, which has not yet been incorporated, and we can at the moment only speak for ourselves and say what we would do were we in a position to carry on under the same basis as we did last Summer – which we sincerely hope was to the satisfaction of your Authorities.

Acting on the assumption that the same subsidy would be paid by the Swiss Authorities we would be quite prepared to run, firstly, the same service as we maintained during the months of August and September last year throughout the summer season, but should the traffic so warrant and should you require it, we would be quite prepared to run additional machines and to make the service daily in each direction instead of every other day as during last Summer. We would also consider the running of a freight service, but this would require a great deal of consideration, as at present we have no organization existing in Switzerland for the clearance and delivery of any goods that we may carry.

We should also have to investigate the competition that we may expect from the Railway Companies running between Paris, Basle and Zurich.

The question of extensions beyond Zurich would also be very carefully considered by us and provided that financial support was forthcoming until such time as the route was able to pay for itself, we look very favourably upon an extension to Vienna.

Although we cannot give more detailed information at the moment, within a month we hope that the new company will be formed and we hope to be able to arrange that any agreements we make for the forthcoming season – provided they are satisfactory to them – would be adopted by them subject to your consent, so that although it would be a new company in name, the machines operated on the Swiss route and – we hope – the personnel who have worked amicably with you in the past – would continue to do so during the present season if the service is to be run.

We are, Sir, Yours faithfully,

For and on behalf of HANDLEY PAGE TRANSPORT LIMITED.
(...) Secretary. SAD/G

London, 15th February 1924. Monsieur le Major A. Isler, Berne.
Confidentielle

Mon cher Major,

Je m'empresse de venir vous rendre compte d'une conversation que j'ai eue aujourd'hui avec M. Cogni, que j'avais invité à venir me voir. Il est visible qu'il est très affecté par l'incertitude qui règne relativement à la formation effective de l'Imperial Air Transport Co. On ne sait rien dit-il et en attendant la Handley Page ne peut prendre aucune mesure pour améliorer son stock, étudier la question des routes, celle de la révision des tarifs etc. etc. Il trouve que les choses ne marchent pas comme elles devraient, il m'a raconté que M. Handley Page, le pionnier de l'aviation civile, et celui qui a surtout inspiré confiance au public, n'avait pas même été demandé pour faire partie du conseil d'administration de la nouvelle compagnie. C'est un autre administrateur de la Handley Page, le Colonel Léonard, qui a été choisi. On sent que M. Cogni est sincère, qu'il aime beaucoup la Suisse et que les méthodes d'incertitude et de temporisation qui prévalent ici actuellement, sont l'objet de sa plus vive critique. Personne à Croydon ne sait ce qu'il adviendra de lui, et ce flottement nuit à l'aviation en général. Quant à la question de la subvention il paraît exaspéré de ce que personne autour de lui ne semble comprendre l'importance et traîne les choses en longueur. J'ai donc, après entente avec lui, écrit directement au Colonel Léonard, pour provoquer son attention, et j'ai agi dans le même sens vis-à-vis de Sir Walter Nicholson, Secrétaire Général de l'Air Ministry.

Il va sans dire que je n'ai rien promis de votre part à ces Messieurs et que je me suis borné à dire que vous étudiez votre programme de 1924 et que vous aviez besoin de précision sur l'état des choses.

Très confidentiellement M. Cogni m'a raconté que chaque fois que Maurice Farman vient à Londres, il traverse en Handley Page et non sur sa propre ligne. Quant à la formation de l'Aerial Union S.A. il s'agit du fusionnement de la Compagnie des Grands Express Aériens et de la Compagnie des Messageries aériennes, deux organes français naguère rivaux.

Veillez agréer, mon cher Major, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne *Henry Martin*

Londres, le 17 février 1924 **Monsieur le Major A. Isler, Berne**

Mon cher Major,

Pour faire suite à ma lettre du 15 février, j'ai l'honneur de vous transcrire ci-dessous le télégramme que je viens de recevoir du Colonel Barrett Lennard, en réponse à ma lettre du 15.

"Swiss Legation London = Regret did not meet Monsieur Martin stop Imperial Air Navigation Company now being organized with support British Air Ministry intends propose much developed service to your Government stop Slight delay inevitable until organization completed = Colonel Barrett Lennard."

Il en résulte que le Ministère de l'Air aurait l'intention de vous proposer un service plus développé, bien que l'organisation de la nouvelle Compagnie implique naturellement quelque délai.

Dans ma lettre du 15, j'ai oublié de vous dire que les pilotes de la Handley Page considèrent l'Aérodrome de Bâle, comme beaucoup trop petit et par conséquent d'autant plus dangereux que le moindre accident fait prendre peur à des milliers de passagers futurs encore hésitants. Sera-t-il remédié à cette situation et quelle est à ce sujet l'attitude du Gouvernement de Bâle?

M. Cogni m'a dit également que c'était contrairement à son avis que M. Handley Page avait voulu essayer de maintenir un service d'hiver, bien que nos conditions climatiques ne s'y prêtent pas. Il estime qu'une autre année il ne faudra plus commettre cette faute qui est de nature à décourager le public et à discréditer en hiver le renom gagné en été. En outre la Compagnie subit des pertes inutiles.

Selon lui le Directeur de l'Observatoire météorologique de Zurich estime qu'un service régulier en hiver ne peut être maintenu dans notre pays.

Veillez agréer, mon cher Major, l'assurance renouvelée de mes sentiments les meilleurs.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique *Henri Martin*

Londres, 25 février, 1924. **Monsieur le Major A. Isler, Berne.**

Mon cher Major,

Pour faire suite à mon rapport du 15 de ce mois, j'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli les documents suivants:

- (a) copie d'une lettre du 22 de Mr. J. Barrett-Lennard de la Handley Page Ltd.,
- (b) copie d'une lettre du même jour de Sir Walter Nicholson, Secrétaire-général du Ministère de l'Air.

Comme, d'après la lettre de Mr. Barrett-Lennard, vous lui avez écrit directement en date du 14 février, je m'abstiens d'entrer dans d'autres détails, qui vous sont, du reste, tous connus par notre correspondance précédente.

Quant à la Légation, elle espère que, pour les raisons de sécurité et de „goût du public“ que j'ai déjà eu l'honneur de vous développer, vous continuerez le service aérien entre l'Angleterre et la Suisse par la compagnie Handley Page. Vous m'obligerez en tout cas de me faire connaître vos intentions à ce sujet.

Je saisis cette occasion pour annexer également la copie d'une notice parue dans le journal l'Aeroplane du 13 février, „Air Routes through Switzerland“.

Veillez agréer, mon cher Major, l'assurance de ma considération distinguée.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique *Henri Martin*

Berne, le 4 mars 1924. **Monsieur Henri Martin, Conseiller de Légation près la Légation de Suisse, Londres**
32 Queen Anne Street.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de vos lettres des 13, 15, 17, et 23 février, en réponse à ma demande du 7 février provoquée par l'incertitude dans laquelle je me trouvais quant aux intentions anglaises concernant le maintien à l'exploitation de la ligne aérienne anglo-suisse. Je vous remercie très vivement de toutes les démarches que vous avez bien voulu faire. J'ai pris connaissance avec grand intérêt des déclarations qui vous ont été faites, soit par Mr. Cogni, soit par Mr. Barret-Lennard, et je ne doute pas que votre intervention contribuera, dans une certaine mesure, à faire avancer les affaires.

Vous trouverez ci-après, pour votre orientation, la liste des projets qui sont actuellement sérieusement à l'étude à notre office et que je m'efforcerai d'amener à réalisation.

1. Lyon–Genève–Zürich–Munich.
Ligne suisse: Ad Astra-Aéro et Aéro-Lausanne S.A.; Service quotidien, sauf le dimanche
2. Londres–Paris–Bâle–Zurich.
Ligne anglaise: Imperial Air Transport Co.; 3 fois par semaine.
3. Londres–Paris–Bâle–Zurich.
Ligne française: Cie. Franco-Roumaine; 3 fois par semaine. Service alternant avec ceux de la ligne anglaise. (Projet 2).

La Franco-Roumaine prévoit la continuation de sa ligne depuis Zurich et par le Tyrol, sur Vienne–Budapest–Belgrade–Bucarest–Constantinople–Angora et depuis Vienne, sur Prague. Ce programme que nous considérons, en ce qui nous concerne, comme confidentiel, pour l'instant du moins, a été rendu public par la presse de Paris.

Il m'intéresserait de connaître si l'Imperial Transport Co. serait disposée à prolonger sa ligne dans la même direction en faisant alterner ses services avec ceux de la Franco-Roumaine; restant bien entendu que nous désirerions pas de concurrence anglaise sur le parcours Zurich–Munich, dont l'exploitation est réservée à l'Ad Astra-Aéro.

4. Rotterdam et Anvers–Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg–Bâle (éventuellement jusqu'à Zurich).
Ligne belge: SABENA, Bruxelles. Service quotidien sauf le dimanche.

Nous aimerions que l'Imperial Air Transport Co. continue ses services trihebdomadaires Londres–Zurich et exploite aussi si possible Zurich–Vienne (sans toucher Munich) en adoptant le même horaire que la Franco-Roumaine et en alternant journalièrement avec celle-ci. De cette manière, il serait possible pour l'Imperial Air Transport Co. d'obtenir l'extension désirée de ses services jusqu'à Vienne et de la sur Prague et Constantinople. La saison d'exploitation commencerait le 15 mai pour se terminer le 30 septembre, éventuellement le 31 octobre. Je vous serais reconnaissant que vous présentiez la chose dans ce sens au cours des prochaines entrevues que vous pourrez avoir avec les personnalités anglaises intéressées.

A cette occasion il serait peut-être utile de laisser prévoir dans vos entretiens éventuels que la Suisse ne pourra plus payer des subventions équivalentes à celles accordées en 1923 à la firme Handley Page, vu l'extension du réseau et de par là, celle de nos prestations. Je crois superflus cependant d'insister trop sur la nécessité de ne faire ces dernières déclarations qu'avec toute la prudence désirable, et d'attendre pour cela, que les projets anglais soient définitivement fixés.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral *Isler*

Londres, 18 mars, 1924.

Monsieur le Major A. Isler, Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur,

En me référant à votre lettre du 4 mars, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai eu aujourd'hui à la Légation un long entretien avec le Colonel J. Barrett-Lennard, Membre du Conseil d'administration de la Handley-Page Ltd., qui avait amené le Colonel Searle, Administrateur-délégué de la Daimler Hire Co. Ces messieurs m'ont exposé que le Conseil d'administration de la Imperial Air Transport Co. était définitivement fixé, que la compagnie allait être enregistrée et commencerait à fonctionner dès le 1er avril. Après avoir reçu cette assurance, et après avoir entendu d'eux que le gouvernement actuel leur prêtait le même appui que le précédent, je leur ai exposé vos projets, qui, comme vous le dites, ne revêtent plus d'un caractère confidentiel puisqu'ils ont paru dans la presse parisienne. Ces messieurs ne s'attendaient évidemment pas à la nouvelle qu'ils allaient entrer en concurrence avec la compagnie Franco-Roumaine, et ne se sont pas gênés pour dire, d'une part, que cette dernière ne possédait pas le matériel nécessaire, et, d'autre part, qu'il y aurait des difficultés d'horaire, les machines des deux organisations n'étant pas de la même vitesse. Ils m'ont demandé de leur donner par écrit vos projets, y compris votre restriction de ne pas toucher Munich, et j'ai déféré à leur désir en leur faisant parvenir la lettre ci-incluse en copie.

En ce qui concerne le subside, je leur ai dit qu'il s'agissait d'une question qui ne dépendait pas de moi, que j'avais tout lieu de supposer que vous n'aviez pas changé d'attitude, mais que je ne savais pas davantage le montant prévu pour 1924 que celui payé en 1923.

Il a été entendu que le Colonel Searle me ferait part de ses observations par écrit et si, alors, votre présence devenait nécessaire à Londres, peut-être aurais-je l'occasion de vous suggérer „to fly over“ pour quelques jours. Dans votre prochaine lettre, je vous serais reconnaissant de me faire connaître votre point de vue sur l'agrandissement de l'aérodrome de Bâle qui, paraît-il, est considéré comme trop petit, et par conséquent dangereux. En outre, quelle est l'organisation terrestre en aérodromes, télégraphie sans fil, stations de pétrole, pièces de rechange, pour la ligne Zurich–Angora? Enfin, la compagnie belge possède-t-elle des machines et lesquelles? Employez-vous le chemin de fer pour les parcours de nuit?

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Annexe.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique *Henri Martin*

London, 18th March, 1924.

Colonel F. Searle, Managing Director, Daimler Hire Company, 243, Knightsbridge, S.W.

Dear Colonel Searle,

I beg to confirm our exchange of views of yesterday afternoon in the presence of Colonel Barrett-Lennard, and to give you herewith, for your personal guidance, the translation of Major Isler's letter to myself:

„I give you hereunder, for your guidance, a list of the projects which are at present being seriously studied in our office, and which I shall endeavour to bring into force:

1. Lyons–Geneva–Zurich–Munich.
Swiss line: Ad Astra-Aéro and Aéro-Lausanne S.A.; Daily service, except Sundays.
2. London–Paris–Basle–Zurich.
English line: Imperial Air Transport Co. Three times a week.
3. London–Paris–Basle–Zurich.
French line: Cie. Franco-Roumaine; Three times a week, services alternating with those of the English line (No.2).

The Franco-Roumaine Company anticipates the continuation of its line from Zurich and via the Tyrol to Vienna–Budapest–Belgrade–Bucarest–Constantinople–Angora, and from Vienna to Prague. This programme, which, as far as we are concerned, we considered as confidential, at any rate for the present, has been made public by the Paris press.

I should be interested to know whether the Imperial Transport Co. would be willing to prolong its line in the same direction, arranging for its services to alternate with those of the Franco-Roumaine Company; it being clearly understood that we should not want any English competition on the line Zurich–Munich, the exploitation of which is reserved for the Ad Astra-Aéro.

4. Rotterdam and Antwerp–Brussels–Luxemburg–Strasbourg–Basle (eventually to Zurich).

Belgian line: Sabena, Brussels. Daily service, except Sundays.

We should like the Imperial Air Transport Company to continue its tri-weekly London–Zurich services and also to exploit, if possible, the line Zurich–Vienna (without touching Munich), adopting the same time-table as the Franco-Roumaine Company and alternating daily with the latter. In this way, it would be possible for the Imperial Air Transport Company to obtain the desired extension of its services to Vienna and from there to Prague and Constantinople. The operation of such a service would begin on the 15th May and end on the 30th September, or perhaps the 31st October.“

You would oblige me by letting me know what you would like me to communicate to the Office aérien fédéral.

Yours sincerely,

(signed) **Henri Martin, Conseiller de Légation**

N.B. I am sending a copy of this letter to Colonel Barrett-Lennard,

Dübendorf, den 28. März 1924. An das Eidg. Luftamt, Bern.

Wir beehren uns, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass das Verkehrsflugzeug der Handley Page Co.

Am Sonntag, den 9. März 18.47 in Dübendorf landete, nachdem uns das Flugzeug erst nach dessen Abflug in Basel telephonisch gemeldet worden war. Zufällig befand sich Herr Oblt. Zobrist in Dübendorf und konnte zur zollamtlichen Abfertigung herbeigerufen werden. Da aber auch das Reisebureau Cook and Son nicht benachrichtigt worden war, sah sich Oblt. Zobrist gezwungen, für die Weiterbeförderung der Flugpassagiere nach Zürich selbst ein Auto zu besorgen.

Am Samstag, den 22. März, nachmittags, traf das Verkehrsflugzeug wiederum unangemeldet hier ein. Die Abwicklung der Zollangelegenheiten wurde durch Oblt. Zobrist erledigt, der in seiner Wohnung noch erreicht werden konnte.

In beiden Fällen konnten die fahrplanmässig angesetzten Flüge wegen Motorpannen, die zu Notlandungen zwangen, nicht durchgeführt werden, sodass die Flüge jeweils zu einem späteren Zeitpunkt fortgesetzt werden mussten. Um einen geordneten Betrieb aufrecht zu erhalten, ist es aber gerade in solchen Fällen dringend notwendig, dass wir darüber orientiert werden, wenn ein Flugzeug seine Reise unterbrechen muss oder dieselbe in einem nicht fahrplanmässig festgelegten Tage fortsetzt. Wir möchten hier darauf hinweisen, dass an Samstag-Nachmittagen und an Sonntagen unser Betrieb normalerweise geschlossen ist. Dem Beamten, welcher mit der Erledigung des Zolldienstes beauftragt ist, kann aber selbstverständlich nicht zugemutet werden, dass er sich beständig in Dübendorf auch an dienstfreien Tagen zur Verfügung halte.

Wir möchten Sie daher bitten, die Handley Page Co. zu veranlassen, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, dass uns sofort Mitteilung gemacht wird, sobald ein nicht fahrplanmässig festgesetzter Flug nach dem Flugplatz Dübendorf beabsichtigt ist, unter Angabe der Ankunftszeit. Wo dies auf funktentelegraphischem Wege nicht möglich ist, muss Drahtmitteilung verlangt werden. Nur ein solcher Nachrichtendienst wird es uns ermöglichen, bei Landungen von Verkehrsflugzeugen zu dienstfreien Zeiten wenigstens das notwendige Personal zur Verfügung zu halten. Wir müssen immerhin noch beifügen, dass Flüge, die an Sonntagen nach Dübendorf fortgesetzt werden, tunlichst schon im Laufe des Samstag-Vormittag gemeldet werden sollten.

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

**Bern, den 2. April 1924. An die eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf.
Unregelmässigkeiten im Meldedienst Handley-Page.**

Mit Schreiben vom 28. März teilen Sie uns mit, dass der Handley-Page am 9. März (Sonntag) in Dübendorf eintraf, nachdem er erst von Basel aus telephonisch gemeldet war, sowie dass er am Samstag den 22. März nachmittags ganz unangemeldet ankam.

Wir bedauern diese Vorfälle, welche Dübendorf unnötig belasten, können aber feststellen, dass sie nicht vorgekommen wären, wenn die Gesellschaft nach unsern Instruktionen in Bezug Meldedienst gehandelt hätte. Diese sind von uns mit Briefen vom 9. November an Handley-Page (Agenturen Cook und Zwilchenbart) und an das Gemeindebureau Birsfelden ergangen; unser Brief vom gleichen Datum an Sie orientiert über die getroffenen Massnahmen.

In Bezug auf den Flug Paris–Zürich vom 22. März ist uns zufällig bekannt, dass le Bourget Samstag nachmittags vergeblich Dübendorf anrief. Lausanne hat dann seinerseits le Bourget angerufen, um die Depesche für Dübendorf in Empfang zu nehmen und per Draht dorthin zu leiten, hat aber von le Bourget keine Antwort erhalten. Handley-Page hat also versucht, den Instruktionen nachzukommen, aber unterlassen, eine Drahtnachricht zu geben, da die TSF versagte, weil Dübendorf Samstag nachmittags keinen Dienst hat.

Der Vertrag der Handley-Page Transport Ltd. mit den Städten Basel und Zürich über den Winterdienst der Luftverkehrslinie Paris–Zürich läuft nun zum 1. April ab. Da Flüge nach Dübendorf also in nächster Zeit nicht stattfinden, mit Ausnahme vielleicht einiger Versuchsflüge in Aussicht stehender Linien, erübrigt sich ein Schreiben an die Gesellschaft, in welchem diese zur Einhaltung des Meldeschemas ermahnt wird. Wir werden aber nicht verfehlen, für die Eröffnung des Sommerbetriebes im Meldeschema darauf hinzuweisen, dass drahtlose Meldungen nur dann als erfolgt gelten, wenn die angerufene Station den Eingang bestätigt.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Londres, 22 avril 1924. Monsieur le Major A. Isler, Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur,

Pour faire suite à ma lettre du 18 mars, j'ai l'honneur de vous informer que le Colonel F. Searle m'a répondu ce qui suit en date du 21 du même mois:

„Many thanks for your letter dated March 18th. The new company is now considering its traffic programme and the Board will give every consideration to your wishes. When we are a little further advanced I will communicate with you again.

„At the present moment I feel that it would be indeed wise for us to continue the London–Zurich service as arranged.“

Depuis ce temps-là, il n'a plus donné signe de vie, car, comme vous le savez, son personnel est en grève de sorte que la Imperial Air Transport Company n'a jamais pu fonctionner, et que la Air Union française est la seule pour le moment qui maintienne un service à Croydon. Les pilotes se sont mis en grève pour appuyer les mécaniciens, dont le travail était, paraît-il, insuffisamment payé. D'autre part, un de mes amis me dit que la compagnie nouvelle n'ayant pas encore payé les machines aux quatre entreprises absorbées,

les hangars sont fermés. Bref, c'est le gâchis que M. Cogni avait si justement prévu lorsqu'il est venu me voir il y a quelques mois. Ce chaos est d'autant plus grave qu'en raison de l'Exposition de Wembley l'aviation aurait pu cette année se faire bien des clients et des amis.

Je vous serais reconnaissant de me dire où en sont vos projets et ce que vous désirez que je fasse. Dans l'intervalle, j'écris au Colonel Searle pour obtenir de lui une réponse quelconque, et je vais tâcher de voir M. Cogni, qui a toujours des dessous intéressants à raconter.

Je saisis cette occasion pour inclure une liste de prix de la Air Union.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique *Henri Martin*

Londres, 25 avril, 1924.

Monsieur le Major A. Isler, Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur,

Pour faire suite à ma lettre du 22 avril, j'ai l'honneur de vous informer que le Colonel Searle a répondu ce matin ce qui suit à ma demande:

„I should be more than grateful to you if you could leave the question of the Zurich service over for a little time longer, that is until the present situation with our pilots becomes clearer. Until this is more settled I am afraid we can make no promises as to what our services will be. I hope, however, that in about a week's time I shall be in a position to write to you definitely on this subject.“

Comme vous le voyez, il n'a rien à me dire et je le crois bien embarrassé de sortir lui-même de la situation dans laquelle il se trouve.

J'ai pu recueillir cet après-midi quelques renseignements confidentiels que voici: La Federation of Civil Air Pilots se refuse de façon absolue à travailler sous les ordres de Major Woods Humphrey, nommé Directeur technique de la Imperial Air Transport Company. Le Major Humphrey était autre fois chef du service des pilotes de la Handley-Page, et il avait été remercié pour être remplacé par M. Cogni. Il est ensuite entré à la compagnie Daimler, que dirigeait le Colonel Searle, et c'est évidemment ce qui lui a valu sa nomination à la Imperial Air Transport Company. Les pilotes considèrent que le Major Humphrey aurait, par son incompetence, soit dans ses vols, soit dans ses méthodes d'organisation, causé le plus grand tort au bon renom de l'aviation civile et mis en danger la vie de passagers, pour ne pas dire plus. Les pilotes n'ont rien contre le Colonel Searle, qui est Managing Director de la Imperial Air Transport Company pour la partie commerciale et financière. On me dit que la Federation of Civil Air Pilots est absolument irréductible alors que le Conseil d'administration de la compagnie ne paraît pas non plus disposé à céder. Depuis 26 jours aucun avion anglais n'a quitté Croydon et tout le service est fait par la compagnie française. Dans ces circonstances, je ne vois pas comment la Imperial Air Transport Company pourrait assurer un service pour la Suisse à la date que vous prévoyez. L'entêtement de la compagnie nouvelle à mettre à la tête du service technique une personne dont la nomination constitue pour les pilotes une véritable provocation a actuellement pour résultat de ruiner tous les efforts faits pendant de longues années et de détruire ce qui reste encore de la confiance du public. C'est un grand pas en arrière.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique *H. Martin*

Berne, le 28 avril 1924.

**Monsieur Henri Martin, Conseiller de Légation et Attaché Commercial
près la Légation de Suisse à Londres W.1., 32 Queen Anne Street.**

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de vos lettres du 22 et du 25 avril, par lesquelles vous nous renseignez sur la situation actuelle à l'Imperial Transport Cy. Nous nous demandons aussi si le conflit qui existe entre cette compagnie et l'association des pilotes, ne mettra pas cette première dans l'impossibilité momentanée de continuer l'exploitation de la ligne Londres-Zürich.

Pour votre information, nous vous remettons, sous ce pli, la copie d'une lettre que nous avons expédiée le 26 dernier à l'adresse de la Handley Page, au sujet de la ligne Angleterre-Suisse. Nous aurions peut-être dû l'adresser à la nouvelle compagnie anglaise; nous ne l'avons pas fait, vu que l'ancienne compagnie ne nous a pas demandé, jusqu'à ce jour, de traiter avec la nouvelle firme.

Nous voulons bien supposer cependant que cette lettre provoquera une réponse provisoire, si ce n'est une prise de position définitive, et nous ne manquerons pas de vous la faire connaître sitôt qu'elle sera en notre possession.

Monsieur le major Isler est actuellement en service militaire, et cela pour une dizaine de jours encore. C'est le soussigné qui traite les affaires en son absence.

Nous vous remercions très vivement des démarches que vous avez bien voulu entreprendre personnellement auprès des personnalités anglaises intéressées ainsi que des renseignements très utiles que vous nous avez transmis par vos lettres précitées.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral

e.r. Gsell

Annexe: Copie de notre lettre à Handley Page du 26.4.24.

Londres, 3 mai 1924.

Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 28 avril et de vous remercier de la copie de votre communication du 26 à la Handley Page Ltd., absorbée, depuis le 1er avril par la Imperial Air Transport Ltd. J'ai lu cette lettre lucide avec le plus grand intérêt et j'ai surtout salué avec un immense plaisir la nouvelle relative à l'agrandissement et à l'amélioration de l'aérodrome de Bâle. A la suite d'un meeting qui a eu lieu hier entre la direction de la Compagnie, les pilotes et les mécaniciens, il a été trouvé un terrain d'entente et le service reprendra le 5 mai. La difficulté a été tournée en créant un nouveau poste, celui de „Air Superintendent“ à Croydon qui sera l'instance compétente pour les questions de vol. D'autre part, les salaires des mécaniciens ont été augmentés.

J'ajoute que M. Cogni, manager commercial de la Handley Page ne fait plus partie du personnel de la nouvelle Compagnie, ce qui est dommage, car il était très au courant et est un bon ami et un admirateur de la Suisse et de Dubendorf.

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

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique *Henri Martin*

Croydon, 20. V. 1924. Telegramme office aerien berne =

= your letter 26th april to handley page subject approval board imperial airways will operate paris basle zurich service = imperial airways =

London, 27. V. 1924. Telegramme office aerien berne switzerland =

= propose to mention london basle zurich service via paris june sixteenth stop please confirm that subsidies as laid down in your letter to handley page 26th april will be paid to imperial airways ltd on the same conditions stop slight alterations to timetable necessary propose depart croydon monday wednesday friday 10.15 stop arrive basle 17.30 stop arrive zurich 18.45 stop leave zurich and basle tuesday thursday saturday 08.45 and 10.00 respectively arriving croydon 17.15 stop reply urgent = imperial airways =

Berne, 27. V. 1924. Telegramm Imperial Airways London.

Accusons réception votre télégramme du 27 mai. Acceptons date ouverture de la ligne (16 juin) et horaire indiqué par vous. Nos déclarations à Handley Page concernant les subventions sont aussi valables pour Imperial Airways. **Office aérien fédéral.** (J)

Berne, 12. VI. 1924. Telegramm Imperial Airways London.

Attendons confirmation votre décision ouvrir ligne Londres–Bâle–Zurich pour organiser service météorologique, poste, etc. Proposons ouverture 1er juillet. **Office aérien fédéral.** (J)

Croydon, 14. VI. 1924. Telegramme 1xler office aerien federal berne =

= we confirm first london basle zurich machine tuesday seventeenth june can you arrange give paris swiss weather reports before first july – flying croydon =

Croydon, 14. VI. 1924. Telegramme 1xler office aerien federal berne =

= we propose give dinner to swiss air ministry officials saturday twentyfirst june = flying croydon =

**Londres, 14 juin 1924. Au Major Isler, Office Aérien Fédéral, Berne.
Imperial Airways Ltd.**

Monsieur,

En me référant à notre entrevue du 2 juin, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai reçu aujourd'hui la visite du Colonel Searle qui, ainsi que vous le savez déjà, m'a confirmé l'intention de l'Imperial Airways Ltd. de commencer son service Londres–Paris–Bâle–Zurich à partir du 16 juin, selon l'horaire indiqué dans votre lettre du 26 avril à l'ancienne maison Handley Page.

Le Colonel Searle m'a, pour éviter tout malentendu futur, demandé d'interpréter quelques points de la lettre dont il s'agit et je viens à mon tour vous prier de me donner à l'intention de l'Imperial Airways Ltd. quelques précisions sur les points suivants:

- a) La Compagnie admet que la subvention de frs. 560 (si Bâle est touché) a bien lieu pour chaque voyage, c'est à dire pour chaque vol dans une seule direction.
- b) La Compagnie admet que ce que vous appelez „maximum de 60 vols aller et retour“ comprend 60 vols en direction de Suisse et 60 vols en direction de Paris–Londres, soit 120 vols.
- c) Est-il bien définitif qu'il serait impossible d'obtenir un subside pour les vols dépassant le nombre de 120? En effet, qu'arriverait-il si dans les conjonctures les plus favorables le trafic devenait tel que le nombre des vols devait être augmenté? Dans cette éventualité, l'organisation d'un service journalier vous serait-elle agréable? Le Colonel Searle ne désire pas faire de promesse à ce sujet, mais il attacherait, vis-à-vis de sa compagnie, un intérêt à connaître vos vues sur ce point.
- d) La Imperial Airways Ltd. admet que c'est l'Office Aérien lui-même qui est responsable du paiement de l'ensemble de la subvention, et que c'est vous qui prenez les mesures nécessaires pour l'encaissement des subsides de Bâle-Ville et de Zurich.
- e) De quelle façon et à quelle époque les subsides sont-ils versés? Le Colonel Searle admet que le paiement des subsides est mensuel.
- f) La Compagnie admet aussi que le subside lui est acquis pour chaque vol. En effet, il pourrait arriver que par des circonstances atmosphériques ou autres il ne soit accompli que disons 110 vols. Elle aurait évidemment droit à 110 indemnités. Une précision de vous à ce sujet serait agréable au Colonel Searle.

Vous m'obligeriez en voulant bien me répondre à ces différentes questions afin que je puisse de mon côté faire part de vos explications au Colonel Searle.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique Henri Martin

Bern, le 17 juin 1924. Imperial Airways Croydon-London.

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous adresser sous ce pli et à toutes fins utiles, l'Arrêté du Conseil Fédéral du 27.I.20 Réglementant la circulation aérienne en Suisse, ainsi que les prescriptions complémentaires de police du 3 août 1923, en attirant votre attention sur les articles 26 et suivants du dit arrêté.

La garantie que nous demandons de toutes les entreprises aéronautiques exploitant la circulation aérienne en Suisse, qu'elles soient des entreprises nationales ou non, se monte à Fr. 15'000.- suisses. Cette garantie, aux termes de l'article 28 de l'arrêté précité, peut être fournie par le dépôt de cette somme en espèces, par le cautionnement solidaire d'une banque établie en Suisse ou par la production d'une Police d'assurance contractée auprès d'une Compagnie concessionnée en Suisse.

Nous vous prions donc de vouloir bien nous fournir aussitôt que possible la garantie indiquée, sous la forme qui vous conviendra le mieux. A titre d'information, nous vous dirons que la maison Handley Page nous avait, pour l'an passé, fourni un cautionnement de la „Swiss Bank Corporation“ de Londres.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Annexes: 2.

Office aérien fédéral. (J)

Croydon, 23rd June, 1924.

To: Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

We thank you for your letter of the 17th inst. and we are arranging for the guarantee of 15'000 Swiss Francs to be given by our Bankers and backed by an insurance policy in practically the same way as was arranged by Handley Page Transport Ltd.

As we have not yet appointed Bankers it may be a few days before we can get this guarantee given, but we assure you that we will press this matter forward with all speed and will comply with the regulations at the earliest possible moment.

Yours faithfully,

For and on behalf of Imperial Airways Ltd. (SAD) Secretary.

Zürich, den 26. Juni 1924.

An das Eidgenössische Luftamt, Bern.

Der Grosse Stadtrat hat gestern den zur Förderung des Flugverkehrs im Jahre 1924 erforderlichen Kredit bewilligt. Ich ersuche Sie, die Imperial Air Company hievon zu benachrichtigen. Dass der Regierungsrat den Antrag auf Bewilligung seines Anteiles von 1/3 der auf Zürich entfallenden Subventionen bereits dem Kantonsrat unterbreitet hat, wird Ihnen bekannt sein. Der Kantonsrat soll dem Vernehmen nach Montag, den 7. Juli Beschluss fassen.

Ihre Zuschrift vom 25. Juni mit den Ausweisen über die Flugleistungen der Ad Astra im Monat Mai habe ich erhalten und ein Doppel davon der kantonalen Baudirektion übermittelt. Nach deren Prüfung werde ich der Ad Astra sofort 2/3 der den Leistungen entsprechenden Subvention pro April und Mai zukommen lassen.

Vorstand des Bauwesens I : Klöti

Hotel Elite, Zürich, le 26 juin 1924.

Monsieur le Directeur, Office Aérien, Berne.

Monsieur,

Nous vous remercions de votre aimable lettre 452 IV D 465 du 21 ct., et des exemplaires ci-joints, dont nous avons transmis les copies à Bâle et à Londres.

A propos de la livraison des correspondances suisses de l'aérodrome du Bourget au Bureau de Postes à Paris, nous vous serions très obligés de nous informer si la livraison sera faite aux frais du Bureau de Postes Suisse.

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

Imperial Airways Ltd. C. Roche

Berne, le 27 juin 1924.

Imperial Airways Ltd.

**Monsieur Henri Martin, Conseiller de Légation et Attaché commercial
près la Légation de Suisse à Londres W.1, 32 Queen Anne Street.**

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 14 juin, par laquelle vous nous informez de la visite que vous avez reçu du Colonel Searle et nous demandez certaines précisions, à l'intention de l'Imperial Airways Ltd, sur certains points de notre lettre du 26 avril adressée à l'ancienne firme Handley Page.

Mr le Colonel Searle s'est rencontré à Zurich, lors de l'ouverture de la ligne Londres-Zurich, avec le major Isler, lequel a pu donner au directeur de l'Imperial Airways Ltd., toutes les informations qu'il désirait.

Cependant, nous vous fournissons tout de même, à toutes fins utiles, les précisions que vous nous demandiez:

- a) La subvention de Fr. 560.- est accordée pour chaque vol simple (dans une seule direction)
- b) Le „maximum de 60 vols aller et retour“ s'entend bien par 60 vols en direction de Suisse et 60 vols en direction de Paris-Londres, soit 120 vols au total.
- c) Des pourparlers sont engagés pour l'organisation, pendant la forte saison, d'un service journalier dans chaque direction. Le nombre des vols qui seront subventionnés (120) ne peut pas être dépassé. Nous croyons d'ailleurs que les subventions d'été ainsi prévues suffiront, même si la ligne venait à être exploitée avec un service journalier dans chaque direction, pendant la forte saison, puisqu'elle n'a été ouverte que le 16 juin.
- d) Cette question du paiement des subventions sera prévue dans le contrat (Bâle, Zurich et la Poste payent celles-ci directement à l'Imperial Airways Ltd sur invitation de l'Office aérien.
- e) Les subventions seront versées mensuellement.
- f) Les subventions sont acquises pour chaque vol exécuté complètement le jour-horaire.

Nous espérons, par ce qui précède, avoir mis les choses parfaitement au point, comme vous le désirez.

D'autre part, nous tenons à vous renouveler nos plus vifs remerciements pour toutes les démarches que vous avez bien voulu entreprendre en vue de faciliter la réouverture de la ligne Londres-Zurich.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral e.r. Gsell

Berne, le 28 juin 1924.

Imperial Airways Ltd. (Managing Director Colonel Searle), Croydon. London.

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que les autorités des villes de Bâle et de Zurich ont voté les crédits qui leur étaient demandés pour subventionner la ligne aérienne Londres-Bâle-Zurich. L'administration des postes a également été autorisée à verser les subventions prévues.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral e.r. Gsell

Berne, le 30 juin 1924.

Monsieur C. Roche, Manager Imperial Airways Ltd., Zurich, Hôtel Elite.

Monsieur,

En réponse à la question que vous posez dans votre lettre du 26 juin, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que le projet d'arrangement entre l'Administration des Postes suisses et l'Imperial Airways Ltd., faisant partie du contrat, pour l'exploitation de la ligne Londres-Zurich, qui sera conclu entre votre compagnie et les intéressés suisses, prévoit à l'article 4, lettre c:

„à Paris, le service de correspondance entre l'aérodrome du Bourget et l'Office postal de la Place de la Concorde est effectué par les soins de l'Imperial Airways Ltd.“.

Le contrat et l'arrangement sus-mentionnés ont été soumis à Mr le Colonel Searle.
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral e.r. Gsell

Londres, 1er juillet, 1924

Monsieur le Major A. Isler, Directeur de l'Office fédéral aérien, Berne.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser bonne réception de votre lettre du 27 juin et de vous remercier des détails que vous avez bien voulu me donner relativement aux questions soulevées par le Colonel Searle lors de la visite qu'il m'a faite le 14 juin. Je prends note que cette affaire est dès lors définitivement au point.

Au sujet de sa visite à Zurich, le Colonel Searle m'écrit:

„Everybody was very delightful and very anxious to help in every possible way, Major Isler being particularly helpful.“

J'ai pensé qu'il vous serait agréable de lire ce qui précède, et quant à moi vous me trouvez tout particulièrement touché de vos remerciements.

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

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique *Henri Martin*

Croydon, 3rd July, 1924.

Major Isler, Office Aerien Federal, Zurich, Switzerland.

Dear Sir,

In order that we can comply with Swiss law regarding the carriage of passengers and goods, we shall be very glad if you will be kind enough to let us know what the legal position is in Switzerland and whether the Company can by conditions of shipment negative any liability imposed upon them by swiss law.

We have of course English conditions on our tickets which have been approved by Counsel as far as English law is concerned, but the position in Switzerland may be very different.

Yours faithfully,

For and on behalf of Imperial Airways Limited. (SAD) Secretary.

Croydon, 3rd July, 1924,

To: - Messrs. Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sirs,

We acknowledge receipt of your letter of the 28th ulto. with very many thanks, and we note with pleasure that the arrangements for subsidy to be paid by the Swiss Authorities are now approved, and we presume that a formal agreement will be prepared in due course.

Yours faithfully,

For and on behalf of Imperial Airways Ltd. (SAD) Secretary.

Croydon, 4th July, 1924.

To: - Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

Now that we are flying to Switzerland we understand that legally we should either register as a foreign company in the Swiss Commercial Register, or register a separate Swiss company to represent us or to appoint a company which is already registered in Switzerland to act as our agents.

As our service for the moment at any rate is only temporary until the end of September, it will involve us in considerable expense to register a separate company, although this is the course which we feel would tend to increase the interest in civil aviation in Switzerland.

Before we take any further steps we should be very glad to know whether it would be possible for the Swiss Authorities to regard our service as an experimental one, and in view of that, to grant us exemption from registration for the time being until definite plans are made for a continuous service, when of course we should take domicile in Switzerland and a permanent establishment would be formed there to act for us in all matters.

A difficulty which might occur owing to non-registration is that having no status in Switzerland we might be prevented from enforcing any legal rights or suing for collection of debts etc. but if exemption could be granted would it be possible for it to be so worded that although not being registered we were still granted legal status in Switzerland so that we could take action to safeguard our interests?

Yours faithfully,

For and on behalf of Imperial Airways Ltd. (SAD) Secretary.

London, 11th July. 1924.

To: - Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

The draft agreements for the operation of our service are not quite clear to us in one respect.

We note that 200 frs. per flight is paid by the Swiss Federal Post Office as part of the subsidy, and that in clause 3 of the agreement we are required to carry the mail, a reservation being made that the revenue for the carriage of the mail does not form part of our receipts.

In the regulations concerning the air mail it is laid down that the maximum weight of letter mail despatch is 20 kilos.

We are of course anxious to carry as much parcel and letter mail from and to Switzerland as we can, but if this mail is to be carried free it is of course to our benefit to go out for other forms of traffic.

So that there shall be no misunderstanding would you please let us know whether we are to carry up to 20 kilos free and any amounts over this to be paid extra for. If so, would you let us know the proposed scale of charges which the Post Office are prepared to allow.

When Handley Page Transport Ltd. were operating the service, they used to render a monthly return giving the details of the flights, and would you let us know whether a return in the same form would be acceptable or whether there is any new form of return which you require.

We are also not quite clear as to the meaning of clause 10 regarding domicile. Does this mean that the Company must register in Switzerland so as to be domiciled there?

Yours faithfully,

For and on behalf of Imperial Airways Ltd. (SAD) Secretary.

Berne, le 11 juillet 1924. Imperial Airways Ltd, Croydon-Aérodrome, London.

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre demande du 3 dernier concernant la possibilité, de la part de sociétés de navigation aérienne, de décliner leur responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises qu'elles transportent en Suisse, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que cette exonération n'est pas expressément prévue par les Lois suisses et les arrêtés du Conseil fédéral. La validité d'une déclaration de renonciation à responsabilité en matière de trafic aérien n'est donc pas absolument incontestable. Il n'existe pas encore de décision judiciaire à ce sujet. Par contre, les experts-juristes se sont prononcés, pour la plupart, en ce sens qu'une déclaration de renonciation concernant les passagers transportés par avion était valable. Mais une restriction existe également d'ailleurs pour ceux-ci, vu que la responsabilité ne pourrait, en tout cas, être déclinée que pour des cas imprévus, y compris ceux de force majeure, et en outre, en cas de faute de tiers ou, sous certaines réserves, de négligence légère.

En ce qui concerne la forme de votre déclaration de renonciation, nous vous recommandons de demander conseil à l'expert-juriste de l'Office aérien, Monsieur le Prof. Edm. Pittard, à Genève, Croix d'Or 29.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral

(J)

Copie à Monsieur le Prof. Edm. Pittard, avocat, Genève. Croix d'Or 29

Berne. le 11 juillet 1924. Imperial Airways Ltd., Air Port of London, Croydon.

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre lettre du 4 juillet, par laquelle vous soulevez la question du siège de votre Compagnie en Suisse, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que nous vous dispensons, pour la période d'essai de cet été, de l'inscription dans le registre suisse du commerce (art. 16 de l'Arr. Du C.F. du 27 janvier 1920). Nous renonçons également, pour la même période, à exiger que vous possédiez un établissement en Suisse.

Pour la défense de vos intérêts sur notre territoire, nous pouvons vous recommander de vous adresser éventuellement à Mr. le Prof. Edm. Pittard, avocat à Genève, Croix d'Or 29, qui est expert-juriste pour la navigation aérienne.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral

(J)

Copie à Monsieur le Prof. Edm. Pittard, avocat, Genève, Croix d'Or 29. pour son orientation.

Croydon, 12th July, 1924. Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

We have just made an examination of the figures concerning the first few weeks' running of the London-Zurich service; whilst we have every confidence in the development of the traffic on this service, we must say frankly that we are rather disappointed in the result so far.

We have maintained throughout large Handley Page aeroplanes on this route, but we feel that we are hardly justified in continuing this practice whilst the traffic is as small as it is. Our average load between Paris and Zurich has been 2,08 passengers and about 62 lbs. of freight.

In these circumstances we would ask you to be kind enough to agree to our proposal to put a D.H.50 (four-seater) on this route until such time as the traffic warrants putting on a larger machine. The sooner we have to change back to a big machine for this reason the happier we shall be.

We feel certain that if you will be kind enough to examine the figures for this service for both last year and this, and review the situation generally from our point of view, as well as your own, you will agree with us that this is the soundest thing to do for the time being.

We might mention of course that the D.H.50 is a faster machine than the Handley Page, and might present some advantage in this respect.

We shall be very grateful if you can see your way to give us your concurrence in this proposal by return.

Yours faithfully,

(GEWH) for Imperial Airways Ltd.

Berne, le 15 juillet 1924. Imperial Airways Ltd., Airport of London, Croydon.

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre lettre du 11 dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance, que nous avons eu l'occasion de discuter dernièrement avec l'administration des Postes et en compagnie de votre représentant, justement de passage à Berne, cette question du transport du courrier postal, sur laquelle vous désiriez obtenir quelques précisions.

Le poids de 20 Kg, prévu dans l'arrangement postal faisant partie du contrat d'exploitation de la ligne Londres-Paris-Bâle-Zurich, est entendu comme poids maximum du courrier de la poste aux lettres que vous êtes tenus de transporter gratuitement en compensation de la subvention qui vous est accordée par la Direction Générale des Postes suisses. Ce poids, d'après les prévisions de cette dernière, ne sera jamais dépassé.

Quant aux colis postaux (colis d'un poids maximum de 5 Kg chacun, *l'adm. des postes a seule le droit de pouvoir à l'expédition des colis au dessous de 5 Kg. Pour les cas nous occupant, elle a transmis ce droit à Danzas & Cie.*), ils vous seront remis, comme ceux d'un poids supérieur (non soumis à la régle des postes) par la maison Danzas et Cie. Cette maison pourvoit en effet, moyennant une redevance qu'elle verse à l'administration des postes, à l'expédition des colis que cette administration lui remet. Par conséquent, vous devez vous arranger avec Danzas, pour fixer le montant des taxes qui vous reviennent pour le transport des colis que cette firme vous confie.

Concernant le rapport statistique mensuel, Mr Roche nous en a déjà remis un, pour le mois de juin, correspondant exactement à nos désirs quant à la forme. Il doit cependant encore être certifié exact par la Compagnie et par les organes des aérodromes de Bâle et de Zurich. *Les subventions sont payées sur la base de ces rapports statistiques.*

Enfin, la question que vous nous posiez au sujet de l'article 10 du contrat se trouve résolue par notre lettre du 11 dernier, par laquelle nous vous informions que nous vous dispensons, pour cet été, de l'obligation de posséder un établissement en Suisse.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral
e.r. Gsell

Croydon, 15th July, 1924.

Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

We are very much obliged to you for your letter of the 11th inst., giving us the position regarding legal liability in Switzerland, and we have written to Prof. Edm. Pittard asking him to advise us in this matter.

Yours faithfully,

For and on behalf of Imperial Airways Limited.
(SAD) Secretary.

Croydon, 15th July, 1924.

To:- Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

We are very much obliged to you for your letter of the 11th inst. and we are very grateful to the Swiss Government for exempting us from the necessity of registering in the Swiss Registry of Commerce. We quite understand that this is only for the period of our experimental service.

We also thank you for recommending us to M. le Professor E. Pittard, but when our Managing Director was in Switzerland recently he was recommended to Dr. Georg Wettstein of Ramistrasse 29, Zurich, with whom we have already been in communication and who has advised us to the formalities in Switzerland.

Perhaps you would let us know whether you know anything of this gentleman and also explain to Professor Pittard how we are placed.

Yours faithfully,

For and on behalf of Imperial Airways Ltd.
(SAD) Secretary.

P.S. We have written to Prof. Pittard regarding legal liability. (SAD)

Berne, le 16 juillet 1924.

Imperial Airways Ltd., Airport of London, Croydon.

Monsieur le Directeur,

Par votre lettre du 12 juillet, vous nous soumettez vos réflexions au sujet du résultat des premières semaines d'exploitation de votre ligne, et vous nous suggérez de vous autoriser à mettre des D.H.50 (4 places) en service au lieu des Handley Pages actuels.

Avant de vous répondre définitivement, nous vous prions dans votre intérêt, d'examiner à nouveau la question et de voir si vous ne devriez pas patienter quelque temps avant de penser à prendre telles dispositions qui pourraient quelque peu nuire à l'avenir de votre ligne. Le public s'habitue vite à un certain type de machines, et le fait d'en mettre d'autres en service pourraient peut-être laisser s'accréditer cette idée que c'est pour des raisons de sécurité que ce changement fut nécessaire.

D'autre part, nous ne devons pas perdre de vue que les débuts d'une période d'exploitation d'une ligne sont toujours difficiles, jusqu'à ce que la réclame qui est faite ait eu le temps d'obtenir ses effets. D'autre côté, la véritable saison commence seulement et il n'est pas exclu que le trafic augmente de jour en jour. Le 14 juillet par exemple, 12 passagers (dont 11 payants) ont pris place à bord de votre Handley Page. Sur ces 12 passagers, quatre se sont rendus à Londres.

Nous n'avons pas voulu soumettre officiellement, jusqu'à ce que vous l'ayez soumise à une nouvelle étude, la question du changement de machines aux autorités de Bâle et de Zurich. Cependant, nous avons eu l'occasion d'en parler officieusement avec Mr Brenner de Bâle et nous avons, de notre entretien, retiré l'impression que Bâle proposerait alors, puisque la capacité des machines serait plus réduite, la puissance en HP moins grande, partant les frais d'exploitation moins élevés, de réduire le montant des subventions en conséquence. En outre, les courses devraient avoir lieu quotidiennement dans chaque sens si des D.H.50 étaient mis en service.

Si nous considérons encore, afin d'avoir un point de comparaison, les résultats de la ligne Genève-Munich, nous constatons que même pour cette ligne qui est en exploitation depuis 1922, donc introduite, les premières semaines de réouverture n'accusent pas un trafic très important, mais il a augmenté depuis lors d'une façon très satisfaisante. Or, la ligne Londres-Zurich en est aussi à sa seconde année d'exploitation et il semble qu'on est en droit d'admettre que le rendement s'améliorera au cours de ces prochaines semaines.

Nous vous avons communiqué, très franchement aussi, les observations que nous sentions devoir faire dans l'intérêt du trafic aérien, et nous attendrons confirmation de vos intentions pour soumettre aux instances intéressées cette question de changement de machines sur la ligne Londres-Zurich.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral
e.r. Gsell

Croydon, 19th July, 1924.

To:- Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

We are very much obliged to you for your letter of the 16th inst. which now makes the matter quite clear to us.

We will write to you in the course of a day or so regarding the two agreements which were sent to us for approval.

Yours faithfully,

For and on behalf of IMPERIAL AIRWAYS LTD.
(SAD) Secretary.

Berne, le 21 juillet 1924. Imperial Airways Ltd., Airport of London, Croydon.

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous rappeler votre lettre du 23 juin dernier, et nous croyons devoir porter à votre connaissance que nous ne sommes pas encore en possession de la garantie de Fr. 15'000.- que vous disiez vouloir nous fournir par l'entremise de vos banquiers.

Il nous a paru nécessaire, en toute bonne règle, de vous aviser de ce retard.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral
e.r. Gsell

Croydon, 25th July 1924. To:- Major Isler, Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.

Dear Sir,

We are now returning the translation of the draft agreement which we have slightly altered in red ink, as we feel that the timetable should not be definitely laid down as it is bound to vary as daylight gets shorter.

With the exception of clause 10 which has now been altered, we agree to the draft.

Yours faithfully,

For and on behalf of IMPERIAL AIRWAYS LTD (SAD) Secretary.

Hotel Elite, Zurich. July 26th, 1924. Monsieur le Directeur, Office Aérien, Berne.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous informer des changements suivants de notre horaire à dater du 1er août:-

Mardi, Jeudi, Samedi.

Lundi, Mercredi, Vendredi.

dep.	Croydon	09.15
arr.	Le Bourget	12.10
dep.	Le Bourget	13.15
arr.	Basle	17.00
dep.	Basle	17.30
arr.	Duebendorf	18.20

dep.	Dubendorf	09.15
arr.	Basle	10.05
dep.	Basle	10.35
arr.	Le Bourget	13.50
dep.	Le Bourget	15.05
arr.	Croydon	18.00

Agréez, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération très distinguée.

Imperial Airways Ltd. C. Roche

Londres, le 30 juillet 1924. Major A. Isler, Directeur de l'Office fédéral Aérien, Berne.

Monsieur le Directeur,

A toutes fins utiles, j'ai l'honneur de vous envoyer, sous ce pli, deux exemplaires du nouvel horaire de la „Imperial Airways Limited“, à partir du 1er août 1924.

Je saisis également cette occasion pour annexer l'horaire de la „Royal Dutch Air Service Co.“, relatif au service d'Amsterdam ou de Rotterdam à destination de Londres, Paris, Hambourg et Copenhague. Les agents, à Londres, de cette compagnie sont:

Wm. H. Muller & Co. Ltd., Greener House, 66/68 Haymarket, London S.W.1.

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

3 Annexes.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne, Division Economique H. Martin

Croydon, 19th September, 1924. To:- Messrs. Office Aerien Federal, Berne, Switzerland.
(Projekte 1925)

Dear Sirs,

We are in receipt of your letter dated September 17th to which we will give every consideration.

When we have thoroughly gone into the subject we will communicate with you further.

Yours faithfully,

For and on behalf of IMPERIAL AIRWAYS LTD.
(Frank Searle?) Managing Director.

Bemerkungen:

Die Transkription von Dokumenten sowie Korrespondenz des Eidgenössischen Luftamts und der Schweizerischen Oberpostdirektion mit der Handley Page Transport Ltd. sowie den ausländischen Postverwaltungen über die am 16. August 1923 eröffnete Flugpostverbindung von London (Croydon) via Paris (Le Bourget) nach Basel (Sternenfeld) und Zürich (Dübendorf) erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Beitrag „100 Jahre Fluglinie London–Schweiz“ der SkyPast-Artikelserie „Erster Luftverkehr“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 10, Oktober 2023, erschienen.

2023.09.08. – www.HistAero.ch