

B E R I C H T  
über die  
ENTWICKLUNG UND TÄTIGKEIT DER AD ASTRA  
SCHWEIZ. LUFTVERKEHRS A.G.,  
insbesondere über unsere  
BESTREBUNGEN FÜR DIE  
SUBVENTIONIERUNG DER ZIVILAVIATIK.

A.) G R Ü N D U N G :

-----

Im Sommer 1919 ergriffen einige Piloten die Initiative zur Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft, hauptsächlich vom Gedanken ausgehend, die Zivilaviatik in der Schweiz den Schweizerpiloten zu retten. Sie wollten auch dem Staate ermöglichen, die mit grossen Opfern ausgebildeten Militärpiloten und Mechaniker ständig in Übung zu halten und dem Staate einen stets verfügbaren Flugzeugpark schaffen.

Durch die Opferwilligkeit einiger Gönner der Aviatik wurde es möglich, bereits im Oktober provisorisch unter dem Namen FRICK & Co. mit 2 Flugzeugen in Zürich und Locarno den Flugbetrieb zu eröffnen und die Bestrebungen für die Gründung einer A.-G. weiter zu führen. Am 15. Dezember 1919 konnte die Ad Astra, Schweiz. Luftverkehrs A.-G. mit einem Aktienkapital von Fr. 300'000.- gegründet werden. Der Verwaltungsrat setzte sich wie folgt zusammen:

Herr Dr. L. PEYER-Reinhart, Rechtsanwalt, Zürich, Präsid.  
" F. BERTHOUD, fils, Banquier, Neuchâtel, Vizepräsident,  
" A. MORIN, Neuchâtel, Privatier, Delegierter,  
" E. SCHWARZENBACH, Fabrikant, Rüslikon, Delegierter,  
" R. WILD, Flugzeugingenieur, Zürich, Delegierter,  
" D. JENNY-Dinner, Fabrikant, Mollis,  
" E. MESSNER, Fabrikdirektor, Thun.

B.) E N T W I C K L U N G :

-----

Von Anfang an überzeugt, dass zu einer gesunden Entwicklung der Zivilaviatik ein Zusammenschluss aller Kräfte notwendig sei, war die Ad Astra bestrebt, eine Fusion mit den wichtigsten, bereits bestehenden Luftverkehrsunternehmungen herbeizuführen. In seiner Sitzung vom 20. Januar 1920 beschloss der Verwaltungsrat den Kauf der A e r o, Luftbildverlag C o m t e, M i t t e l h o l z e r & Co. und die Fusion mit der A v i o n T o u r i s m e S.A. in G e n f. Aus letzterer Gesellschaft traten folgende Herren in den Verwaltungsrat der Ad Astra-Aero über:

Herr A. DUVAL, Genève  
" JOHN GALLAY, Eaux-Vives, Genève  
" JOHN MICHEL, c/o. A. Natural, Le Coultre & Co., Genève

Um den Ankauf der beiden Unternehmungen vollziehen zu können, musste das Aktienkapital auf Fr. 600'000.- erhöht werden. Das erweiterte Unternehmen verfügte nun bereits über einen stattlichen Park von Flugzeugen, nämlich:

aus eigenem Bestand:	Wasserflugzeuge	7 Nieuport Macchi
aus Aero	: Landflugzeuge	3 L.V.G.
	: Akrobatikflugzeug	1 Condor
aus Avion Tourisme	: Wasserflugzeuge	5 Savoya.

Es fanden 7 Piloten Beschäftigung. In der ganzen Schweiz wurden Flugstationen errichtet, so in Zürich, Genf, Bern, Lugano, Locarno. Bestrebungen waren im Gange um auch in Luzern, Lausanne, Neuenburg, Basel, St. Gallen, Romanshorn, Rorschach etc. nach und nach Stationen einrichten zu können. Leider wurde es aber nur in Rorschach möglich am Ende des Sommers einen Hangar dem Betriebe zu übergeben. Diese verschiedenen Stationen wurden mit der Absicht errichtet, durch Passagierflüge in der ganzen Schweiz vorerst das Publikum an das neue Verkehrsmittel zu gewöhnen, sodann später nach Bedürfnis einzelne Stationen durch regelmässig ausgeführte Flüge zu verbinden und nach und nach daraus sich flugplanmässige Verbindungen entwickeln zu lassen.

Die Betriebsergebnisse der beiden Stationen Zürich und Genf sind befriedigend; allerdings hätten die Resultate in letzterer Stadt bedeutend besser sein können, wenn nicht die Unternehmungsverhältnisse, so ausserordentlich prekäre gewesen wären.

Bern war dank der Initiative unseres dortigen Piloten und der opferfreudigen Unterstützung eines Gönners der Ad Astra-Aero verhältnismässig gut, trotzdem der ungenügende Landungsplatz das Fliegen sehr erschwert.

Schlecht abgeschnitten haben die Stationen Lugano und Locarno. Das schlechte Wetter und die ausgesprochen schlechte Fremdensaison haben die Einnahmen dieser Stationen sehr beeinflusst.

Rorschach war nur während zweier Monate im Betriebe und musste dann des Herbstnebels wegen im November aufgegeben werden. Diese beiden Monate waren aber sehr zufriedenstellend.

Im allgemeinen müssen wir konstatieren, dass die Frequenzen gehegten Erwartungen nicht entsprach. Die Gründe sind vielfältig. Von ausserordentlichem Einfluss waren die leider im Verlaufe des Jahres eingetretenen Unglücksfälle in Romanshorn und Zürich, insbesondere aber die Abstürze der finländischen Piloten mit italienischen Savoya-Flugzeugen, die so lange nicht die öffentliche Erregung zur Ruhe kommen liessen und daher mehr als einen Monat den Flugbetrieb beinahe vollständig still gelegt haben. Sodann hat uns die Maul- und Klauenseuche, so eigenartig es klingen mag, sehr böse mitgespielt. Eine grosse Zahl von Flugmeetings, zum Teil unter grossen Kosten schon weitgehend vorbereitet, wurden im letzten Momente von den zuständigen Behörden untersagt; dadurch gingen wir, abgesehen von den bereits erwähnten direkten Auslagen, hauptsächlich beträchtlicher Einnahmen aus Passagierflügen verlustig. Noch andere Gründe wären zu erwähnen, so die überaus schlechte Fremdenfrequenz, das viele schlechte Wetter (hauptsächlich an Sonntagen), Flugverbot in Luzern (wegen Motorlärm) u.s.w. All diese Schwierigkeiten einerseits, ein Vergleich mit den Betriebsergebnissen der hochsubventionierten Luftverkehrsgesellschaften des Auslandes andererseits, zeigen uns aber, dass wir trotz des grossen Defizites verhältnismässig gut abgeschnitten haben. Würde unser Unternehmen auch nur annähernd so subventioniert, wie es z.B. in Frankreich geschieht, so hätten wir gute Geschäfte machen können.

#### C. S U B V E N T I O N E N :

-----

Patriotische Beweggründe und ein grosses Interesse für die Entwicklung unserer nationalen Aviatik haben im Sommer 1919 die Gründer veranlasst, alles daran zu setzen, um eine schweizerische Luftverkehrsgesellschaft ins Leben rufen zu können. Die Gefahr, dass die ganze Zivilaviatik an ausländische Unternehmungen übergehen würde, war gross. Es konnte ihr nur begegnet werden

durch Gründung einer rein schweizerischen, finanzkräftigen Unternehmung.

1.) Unsere Bemühungen um Subventionierung :

Die Zivilaviatik, die aus der Militäraviatik eigentlich entsprungen ist, kommt letzterer in vielen Beziehungen zu gut. Da infolge der allgemeinen Reduktion des Militärbudget naturgemäss auch dasjenige für die Militäraviatik beschnitten worden ist, kann nur noch eine reduzierte Zahl von Piloten trainiert, d.h. in ständiger Uebung gehalten werden und muss die Zivilaviatik in diese Lücke treten. Wir wollen nachfolgend diejenigen Punkte darlegen, die eine Unterstützung der Militäraviatik durch die Zivilaviatik bedeuten:

- a.) Das Budget für die Militäraviatik gestattet, wie erwähnt, nur noch das Training für 30 Piloten. Ende 1918 waren aber mehr als 70 ausgebildet, die Überzähligen mussten sich also zivilen Berufen zuwenden und wurden somit ihrer Tätigkeit als Flieger entfremdet, obschon der Staat für ihre Fliegerausbildung grosse Opfer gebracht hatte. Dadurch, dass die Zivilaviatik eine Anzahl dieser Flieger beschäftigt, wird dem Staate die Möglichkeit verschafft, jederzeit über mehr als nur die 30 trainierten Piloten zu verfügen. Also: Je mehr Piloten in der Zivilaviatik Verwendung

finden, um so grösser ist die Anzahl der Flieger, über die die

Militäraviatik im Mobilmachungsfalle verfügen kann.

- b.) Das Training eines Piloten kostet den Staat heute monatlich mindestens Fr. 4000.-. Findet nun aber ein Teil dieser Piloten bei der Zivilaviatik Beschäftigung, d.h. die Möglichkeit fliegen und sich somit "trainieren" zu können, so erspart sich der Staat die erwähnte Summe, mit andern Worten, der Staat hat alles Interesse daran, dafür zu sorgen, dass möglichst viele seiner Piloten bei der Zivilaviatik beschäftigt werden.

Dies kann er erreichen durch Subventionierung derjenigen Unternehmungen, die seine Piloten beschäftigen. Nehmen wir z.B. an, dass eine Privatgesellschaft eine Subvention von Fr.1000.-pro Pilot monatlich zugesprochen erhalte, so ist dies nur 25% derjenigen Summe, die für das Training des Piloten in Dübendorf notwendig ist, der Staat erspart sich somit eine beträchtliche Summe und hilft dennoch der Zivilaviatik, die ohne staatliche Subvention nicht bestehen kann. Das Training eines Piloten in der Zivilaviatik ist mindestens ebenso gut, als das gegenwärtige militärische, da die Zivilpiloten sozusagen jederzeit fliegen müssen, die Militärpiloten dagegen auf Wetter und persönliche Disposition Rücksicht nehmen können. Auch nicht zu unterschätzen ist der Umstand, dass von den in der Zivilaviatik beschäftigten Piloten manche sowohl auf Wasser- als auch auf Landflugzeugen sich einfliegen können, was dem Training einen bedeutend höheren Wert verleiht. Also: Durch Unterstützung der Zivilaviatik kann die Anzahl der

für die Militäraviatik stets verfügbaren Flieger unter gleichzei-

tiger Reduktion der Totalkosten vergrössert werden.

- c.) Angesichts des reduzierten Budget ist es der Militäraviatik weder möglich, ihren Flugzeugpark zu vergrössern, noch die durch den steten Gebrauch stark hergenommenen Flugzeuge zu ersetzen. Durch Entwicklung der Zivilaviatik und Training der Piloten auf den Flugzeugen ist es möglich, die Militärflugzeuge einerseits zu sparen und andererseits im Bedarfsfalle die zivilen Flugzeuge für militärische Bedürfnisse zu requirieren. Dies bedeutet eine erkleckliche Ersparnis. Werden z.B. durch die Piloten der Zivilaviatik im Jahr 800 St. geflogen, was wenig ist, so bedeutet dies eine Ersparnis von mindestens 4 Militärflugzeugen, denn dadurch, dass diese 800 St. auf den Flugzeugen der Zivilaviatik ab-

solviert werden, müssen die Militärflugzeuge um 800 St. weniger beansprucht werden. Rechnet man aber, dass ein Flugzeug mit 200 St. amortisiert sein muss, so ergibt sich sofort, dass 800 St. einer Amortisation von 4 Flugzeugen oder einer Ersparnis von ca. 240'000 Fr. entsprechen. Also: Durch Unterstützung der

Zivilaviatik bedeutende Ersparnisse im Flugzeugmaterial.

- d.) Die Zivilaviatik beschäftigt eine grosse Zahl von  
schweiz. Flugzeugmechanikern, zum grossen Teil Pioniere der Flieger-  
gerabteilung, was im Mobilmachungsfalle wiederum der Militäravia-  
tik zu Gute kommt. Im Falle von Unruhen, Streiks etc. ist solches  
Personal bereits im Dienst und mit der Behandlung von Flugzeugen  
vertraut. Andere Pioniere werden mit der Zeit ihre Fähigkeiten  
als gute Mechaniker einbüssen, weil ihnen die Gelegenheit zur  
Ausübung dieses Berufes fehlt.
- e.) Die Zivilaviatik hat in der ganzen Schweiz Stationen mit Hangars errichtet, was wiederum im Mobilmachungsfalle dem Staate von ausserordentlichem Nutzen sein kann. Besonders im Falle von inneren Unruhen werden die Wasserflugzeuge zur Übermittlung von Nachrichten grosse Dienste leisten können, da sie infolge der günstigen Lage beinahe aller unserer schweiz. Städte an Seen und Flüssen, von bestimmten, leicht zerstörbaren Landungsplätzen weniger abhängig sind. Eine Unterstützung der Zivilaviatik beim
- Baue von Hangars liegt also im Interesse des Staates.
- f.) Die Ausbildung weiterer Flieger ist für die Entwicklung der schweiz. Militär- und Zivilaviatik von höchstem Interesse. Im Mobilmachungsfalle lassen sich event. Flugzeuge im letzten Augenblick noch aufkaufen oder können von einer befreundeten Macht zur Verfügung gestellt werden, die Ausbildung der Flieger dagegen erfordert mehrere Monate. Es liegt daher im Interesse des Staates, dafür zu sorgen, dass möglichst viele Piloten in der Schweiz durch Zivilunternehmungen ausgebildet werden. Durch Subventionierung der Zivilunternehmungen wird es dem Staate möglich, mit weniger Kosten sich mehr  
Flieger heran zu bilden.
- g.) Die Zivilaviatik beschäftigt auch Fliegerphotographen und  
ist berechtigt, für dieselben, hauptsächlich wenn es sich um Beobachteroffiziere handelt, eine Subventionierung zu beanspruchen. Durch fortwährende Uebung in der Fliegerphotographie, gelangen dieselben zu einer ganz bedeutenden Fertigkeit. Es dürfte ohne weiteres klar sein, dass es im Interesse der Militäraviatik liegt, wenn das überaus wichtige Gebiet der Luftphotographie sich stets weiter entwickelt und ihr solche Kapazitäten zur weitem Ausbildung ihrer Beobachteroffiziere zur Verfügung stehen. Aber nicht nur der Militäraviatik ist die Fliegerphotographie von hohem Nutzen, sondern mindestens ebenso sehr der Landestopographie, der Kartographie etc.

Unter Berufung auf die obigen Gründe hat die Direktion der Ad Astra sofort nach Konstituierung, d.h. am 19. Dezember 1919 ein Subventionsgesuch an das Militärdepartement eingereicht. Dasselbe wurde am 9. März 1920 beantwortet, einzig aber eine monatliche Subvention von Fr. 200.- per Militärpilot, der bei einer Zivilgesellschaft effektiv 12 Flugstunden im betr. Monat absolviert hat, bewilligt. Unsern Bemühungen ist es später noch gelungen, die Anzahl der zu fliegenden Stunden im Halbjahresdurchschnitt auf 8 reduzieren zu können. Diese Subvention ist natürlich ungenügend und steht auch, wie in den vorgehenden

Punkten a.) und b.) ausgeführt, in Widerspruch mit den hohen Ausgaben des Staates für das regelmässige Training seiner Flieger.

In einem Zirkular vom 5. Juni 1920 hat sodann das Luftamt von den Zivilunternehmungen Vorschläge verlangt betr. Aufgaben und Tätigkeit des Luftamtes. In ausführlichem Schreiben vom 30. Juni 1920 haben wir unsern Standpunkt dargelegt und hauptsächlich die Subventionsnotwendigkeit betont. Diese Umfrage des Luftamtes hat uns einige Zeit mit neuer Zuversicht erfüllt, leider sahen wir uns aber auch hier wieder getäuscht. Unsern Ausführungen wurde keine Folge gegeben.

Im August machten wir sowohl das Luftamt, als auch das Eidg. Militärdepartement auf die Gefahren aufmerksam, die nach unserer Meinung einer gesunden Entwicklung unserer nationalen Aviatik dadurch entstehe, dass stets weitere Gesellschaften konzessioniert würden. Unser Standpunkt ist folgender: Infolge intensiver Konkurrenz muss jede Gesellschaft darnach trachten, sowohl an Material, als auch an Personal zu sparen. Dadurch wird aber -- was jederman ohne weiteres zugeben wird -- der Sicherheitsgrad des Fliegens leicht herabgedrückt, womit unserm Flugwesen ein äusserst schlechter Dienst erwiesen wird. Die Zersplitterung der Kräfte liegt ferner nicht im Interesse einer nationalen Entwicklung, hauptsächlich dann nicht, wenn die Finanzierung der neuen Gesellschaft mit ausländischem Kapital vor sich geht, was erwiesenermassen trotz bestehenden Gesetze, durch Umgehung derselben leicht geschehen kann. Es scheint uns, dass das Eidg. Luftamt Vollmacht haben sollte, Neukonzessionierungen zu verweigern oder auf alle Fälle einzuschränken, sodass die Konkurrenz nicht ausgeschaltet, aber in einem gewissen gesunden Rahmen gehalten wird.

Das Eidg. Militärdepartement hat unsere Eingabe in empfehlendem Sinne an das Eidg. Eisenbahndepartement weiter geleitet. Unserer Eingabe ist aber bis heute nicht Folge gegeben worden.

Am 3. September 1920 ersuchten wir in einer weiteren Eingabe an das Eidg. Militärdepartement um Subvention der Umschulung der Militärpiloten auf Wasserflugzeuge, von der Ansicht ausgehend, dass daraus der Militäraviatik offensichtlich grosse Vorteile erwachsen, uns aber sehr grosse Kosten.

Auch dieses Begehren wurde, trotz weiterer Eingabe am 2. November 1920, abschlägig beschieden.

Am 18. Oktober 1920 richteten wir an das Eidg. Post- & Eisenbahndepartement unter ausführlicher Begründung und Hinweis auf die Subventionen im Auslande (Siehe auch Abschnitt C.), 2./) folgendes Gesuch:

" Es sei die Ad Astra, Schweiz. Luftverkehrs A.-G. in ihren Bestrebungen, Anschluss an die internationalen Luftverkehrslinien zu bekommen und regelmässige Post- & Passagierverbindungen zu schaffen, in dem Sinne zu unterstützen, dass ihr eine Subvention, ähnlich dem Auslande zugesprochen wird, die ihr gestattet, die für einen regelmässigen Flugverkehr notwendigen Flugzeuge anzuschaffen und den Betrieb durchzuführen."

In persönlicher Audienz mit dem Chef des Eisenbahndepartements Herrn Bundesrat HAAB haben sodann am 22. Oktober 1920 der Präsident des Verwaltungsrates und der Direktor die Angelegenheit besprochen. Herr Bundesrat Haab hat die Notwendigkeit, unsere nationale Aviatik nach Möglichkeit am internationalen Verkehr teilnehmen zu lassen, anerkannt, wollte aber einen definitiven Entscheid vor Rückkehr des Oberpostdirektors nicht fassen. Am 1. Dezember 1920 teilte uns sodann das Luftamt mit, dass sich die Oberpostdirektion für eine auf grosse Distanzen durchgeführte Flugpostlinie unter Beteiligung eines schweiz. leistungsfähigen Unternehmens interessiere, bindende Erklärungen aber noch nicht abgegeben werden könnten.

Am 22. Oktober 1920 haben die beiden Herren auch beim Militärdepartement vorgesprochen und an Hand der vorerwähnten Punkte um höhere Subventionierung ersucht. Es wurde Ihnen wohlwollende Prüfung zugesichert, bis heute ist aber leider kein Entscheid gefallen.

2./ Die zivile Aviatik und die Subventionen im Auslande:

Schon während des Krieges hat man im Auslande die Nützlichkeit des Flugzeuges als Verkehrsmittel erkannt und ist an den Ausbau von regelmässigen Post- & Passagierverbindungen herangetreten, vorerst nur für Verbindungen von Etappenstationen für Nachschub der Post an die Truppen etc. Sofort nach Friedensschluss erfolgte eine Umwandlung in dem Sinne, dass nun Verkehrszentren auf diese Weise verbunden wurden. Die Erfahrungen, die bisher gemacht werden konnten, sind als befriedigende zu betrachten. Dies beweist der rasche Ausbau auf den Hauptstrecken, auf denen bereits vielplätzig Flugzeuge täglich in jeder Richtung verkehren und auf denen spezielle Post- & Gepäckflugzeuge eingeführt wurden. Zur Illustration einige Zahlen:

LONDON-PARIS-LONDON im ersten Betriebsjahre:

4339 Passagiere und 71410 Kg. Waren.

Verkehrsleistung der britischen Luftfahrt (einschliesslich der kontinentalen Strecken) Mai 1919 bis Sept. 1920, (15 Monate):

Flugzeuge im Betrieb 48'326 ) Vom August 1919 bis Aug. 1920  
Flugstunden 14'265 ) wurden auf dem Luftwege für  
Rfd. Sterl. 194'215 Waren nach

Flugkilometer 1'740'067 ) Frankreich, Belgien, Holland,  
Beförderte Fluggäste 82'564 ) Dänemark, Spanien ausgeführt,  
) & für Pf. Sterl. 436'645 Waren

) nach England eingeführt.

Amerika, mit seinen grossen Entfernungen hat ganz speziell die Entwicklung der Flugpostlinien gefördert und dabei gute Erfahrungen gemacht. Infolge der enormen Steigerung der Frequenz haben die Zuschläge für Luftbeförderung nach und nach abgebaut werden können und wurde vor kurzem der Postzuschlag ganz fallen gelassen.

In Anerkennung der Bedeutung des Luftverkehrs für die Beförderung von Passagieren und Post, wohl auch in Anerkennung des militärischen Nutzens, wird von Seiten der Behörden des Auslandes dem neuen Verkehrsmittel sehr grosse Bedeutung zugemessen und werden Unternehmungen solcher Art mit hohen Beträgen subventioniert.

Beispiele:

a.) In Deutschland hat das Verkehrsministerium eine Subvention von 20 Mark pro geflogenem Kilometer für planmässigen Verkehr festgelegt, wovon 10 Mark für Amortisation des Flugzeuges und 10 Mark für den Betrieb verwendet werden sollen.

b.) Das französische Luftministerium hat eine Subvention in Form von Prämien festgelegt, die je nach Flugzeug variieren und die nach ganz bestimmten Formeln berechnet werden:

- a.) Prime d'amortissement et d'entretien,
- b.) " d'équipage (für Pilot und Mechaniker),
- c.) " de transport,
- d.) " militaire.

Die Bedingungen, die an obige Prämien geknüpft werden, sind folgende:

Französische Gesellschaft,  
französisches Fabrikationsmaterial,  
Direktion, Piloten, Mechaniker französisch,  
Die Flugzeuge müssen ihre Ausweise besitzen  
und in gutem Zustand sein,  
Die Piloten müssen Führerzeugnisse besitzen,  
Die Fluglinien müssen öffentlichen Zwecken dienen,  
Bei Benützung von Privatplätzen für die Landungen, müssen  
diese Plätze von der S.N.A. genehmigt sein,  
Die Taxen müssen vom Staate genehmigt sein.

Im Jahre 1920 hat Frankreich 102 Millionen Franken für die Zivil-  
luftfahrt aufgewendet, fürs Jahr 1921 sind 120 Millionen Franken  
budgetiert. Setzen wir oben erwähnten Formeln die Dimensionen der  
von unserer Gesellschaft verwendeten Flugzeuge ein, so würde die  
entsprechende Subvention Frs. 5-900.-- per Flugstunde betragen.

Diese Prämien werden auf internationalen Linien erhöht und  
gelten auch für die Strecke im Auslande.

Dadurch entsteht unserer Zivilaviatik eine grosse Gefahr.  
Die ausländischen Luftverkehrsunternehmungen werden darnach  
trachten, ihre Linien möglichst weit in unser Land hinein zu füh-  
ren. Da die schweizerische Zivilaviatik aber nicht subventioniert  
ist, wird sie einer solchen Konkurrenz nie gewachsen sein können.

c.) Die schwedische Regierung gewährt zur Unterstützung des

Luftpostdienstes der schwedischen Luftverkehrsgesellschaft für  
jeden Flug zwischen KOPENHAGEN & WARNEMÜNDE eine Beihilfe von

Kr.500.--, entspricht ca. 2,5 Kr. pro Km..

d.) Der spanische Generalpostdirektor hat den Betrieb einer

Luftpostlinie unter folgenden Bedingungen ausgeschrieben: Der Un-  
ternehmer erhält eine Subvention bis zum Höchstbetrag von  
6 Pes./Km., Flugplätze und Werkstätten werden auf Kosten des

Staates unterhalten.

e.) Auch England, das bisher die für die Aviatik bestimmten

grossen Kredite der Zivilaviatik nicht zukommen lassen wollte,  
hat sich anderst entschliessen müssen. Das Ministerium für Flug-  
wesen meldet, dass die Regierung die Zuwendung einer Subvention  
von £. 60'000.-- während des Berichtjahres 1920-21 für das Zivil-

flugwesen beschlossen habe. Die Subvention, die noch der Genehmi-  
gung durch das Parlament bedarf, wird britischen Gesellschaften,  
die auf den staatlich anerkannten Luftlinien verkehren, auf der  
Grundlage von 25% der Bruttoeinnahmen zugewiesen.

f.) Italien hat erst vor kurzem 17 Millionen Lire für Unter-  
stützung der Zivilaviatik bewilligt.

### 3./ Folgerung:

Die AD-ASTRA weist seit Bestehen bis Ende 1920 folgende  
Frequenz auf:

Flugstunden	1254
Flüge	4699
Beförderte Fluggäste	7384
Flugkilometer	166'920

Es bedeutet dies im Vergleich zu ausländischen Unternehmungen eine ganz respektable Leistung. Vergleicht man aber die Subventionen, die die ausländischen Unternehmungen beziehen mit den unsrigen, so ergibt sich ohne weiteres, dass die schweizerische Zivilaviatik so nicht bestehen kann. Dies hat auch das Betriebsergebnis des vergangenen Jahres deutlich bewiesen. Trotzdem noch keine Abschreibungen gemacht werden konnten, hat sich ein Defizit von Fr. 130'000.-- ergeben. Angesichts dieser betäubenden Tatsache

hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 23. Dezember 1920 beschlossen, dass sämtlichen Piloten, mit Ausnahme eines einzigen, ferner sämtlichen Mechaniker, mit Ausnahme von zweien, auf den nächstmöglichen Termin zu künden sei. Ebenso wurde beschlossen sämtliche Flugstationen ausser Zürichhorn und Dübendorf aufzuheben. Dem entsprechend werden auch die Bureaux reduziert und Angestellte entlassen.

Eine Weiterführung des Flugbetriebes oder die Aufnahme einer regelmässigen Flugpostlinie kann nur in Frage kommen, wenn sich der Staat endlich entschliesst, auch das Seinige zur Entwicklung unserer nationalen Aviatik beizutragen. Aus militärischen Gründen kann eine Subvention auf Grund der sub. C.), l./ angeführten Gründe in weit höherem Masse als bis anhin gewährt werden, ohne dass dabei die Militäraviatik irgendwie darunter leiden müsste und ebenso lässt sich aus verkehrstechnischen Gründen eine Subvention jederzeit rechtfertigen.

Wird aber eine bessere Subventionierung nicht zu Stande kommen, so wird unfehlbar unsere Zivilaviatik, infolge Zersplitterung der Kräfte, nach und nach dem ausländischen Einfluss unterliegen.

Die nationale Aviatik muss unbedingt, um lebensfähig zu  
-----  
bleiben, in ihrer Entwicklungsperiode subventioniert werden.  
-----

Zürich, im Januar 1920

Die Direktion  
der Ad Astra-Aero  
Schweiz. Luftverkehrs A.-G.

---ooo000ooo---



Schweizerische Luftverkehrs A.G. <sup>den</sup> Departementsvorsitzer  
zur Einsichtnahme

# AD ASTRA-AERO

AVION TOURISME S. A.

*Reiffen*

Sekr.

*116*

DIREKTION: Uraniastr. 22, Zürich  
TELEPHON Selnau 3594, außer Geschäftszell  
Hoflingen 2583  
PHOTOGR. ABT.: Seefeldstr. 21, Zürich  
TELEPHON Hoflingen 1274



TELEGRAMME: Adastra  
POSTCHECK-KONTO VIII 6823  
BANK-KONTO: Eidgen. Bank A.G.

EISENBAHNDEPARTEMENT  
REGISTRATUR  
N<sup>o</sup> 221 *VB*  
*931*  
25. Januar 1921.

Stationen in der ganzen Schweiz

Zürich, den 24. Januar 1921.

Eingeschrieben.

An das Eidg. Post- & Eisenbahndepartement,  
B e r n .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gesuch:

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

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

Beilage:

Bericht über die Entwicklung und Tätigkeit der Ad Astra-Aero, schweiz. Luftverkehrs A.G. insbesondere über die Bestrebungen für die Subventionierung der Zivillaviatik.

hochachtungsvoll

**AD ASTRA-AERO**

Schweiz. Luftverkehrs A.-G.

Der Direktor:


