

P R O S P E K T
ÜBER DIE GRÜNDUNG DER
« A D A S T R A »
SCHWEIZERISCHE LUFT-
VERKEHRS A.-G., ZÜRICH
(AVIATION SUISSE S. A.)
(AKTIENKAPITAL FR. 300,000.—)

BUCHDRUCKEREI NEUE ZÜRCHER ZEITUNG, ZÜRICH

1919

Die unterzeichneten schweizerischen Piloten und Flugzeugkonstruktoren haben sich vereinigt, um eine *schweizerische Luftverkehrsgesellschaft* ins Leben zu rufen.

1. Ziele.

Die schweizerische Aviatik hat während des Krieges in Flugzeugen und Fliegerausbildung ganz außerordentliche Fortschritte erzielt, die heute der *Geschäftswelt* und dem *Fremdenverkehr* dienstbar gemacht werden sollen. Durch Errichtung von *Flugstationen an den wichtigsten Verkehrszentren* soll es dem Publikum ermöglicht werden, jederzeit zu Geschäfts- und Vergnügungszwecken unter denkbar günstigsten Bedingungen Flüge auszuführen.

Dabei wird die Gesellschaft zugleich eine *vaterländische Aufgabe* erfüllen. Sie wird es ermöglichen, die vom Staate mit großen Opfern ausgebildeten *Militärpiloten* und *Mechaniker* ständig in Übung zu halten und dem Staate einen stets verfügbaren *Flugzeugpark* zu schaffen.

Die Gefahr, daß sich *ausländische Gesellschaften* des Flugverkehrs in der Schweiz bemächtigen, ist sehr groß. Ihr gilt es zu begegnen. *Noch nie war der Moment zur Bildung eines schweizerischen Unternehmens so günstig wie jetzt*, da die Freude am Fliegen bereits in weite Kreise gedrungen ist, da ferner aus der Liquidation der großen Kriegsreserven erstklassige Flug-

zeuge zu nur 50% ihres wirklichen Wertes erworben werden können und überdies die Valuta bedeutende Vorteile bietet.

2. Material.

Da die meisten unserer Verkehrs- und Fremdenzentren sich an den Ufern von Seen befinden, sind *Hydro-Flugzeuge* vorzuziehen. Sie erlauben, Start und Landung beinahe ins Herz dieser Städte zu verlegen, vermeiden die hohen Kosten der Miete und Herichtung von Landungsplätzen und können praktischer und komfortabler eingerichtet werden als Landflugzeuge. Die Gefahr von Notlandungen ist ausgeschlossen, da unsere vielen Schweizerseen und größeren Flüsse Landungsplätze von riesiger Ausdehnung und bester Qualität darstellen. Beinahe die ganze Schweiz kann in Hydroflugzeugen überflogen werden, sogar Strecken wie Genf-Zürich und Luzern-Lugano.

Es sind Flugboote, Typ Savoya, Motor 180 bis 200 PS, für 2 Passagiere vorgesehen.

Für ausgesprochene Überlandflüge, event. Übernahme von Postflügen und für den Anschluß an Bern, Basel und St. Gallen nimmt die Gesellschaft die Anschaffung einiger Landflugzeuge in Aussicht.

3. Organisation.

Obschon uns viele Offerten, sowohl betreffs Kapital als Personal aus dem Auslande zugegangen sind, bestehen wir darauf, daß die zu gründende Gesellschaft eine absolut *schweizerische* sei. Unsere

Militärpiloten — während der langen Kriegszeit trainiert, unser Land auch aus der Vogelperspektive durch und durch kennend, mit den klimatischen Verhältnissen, wie mit den Landungsmöglichkeiten vertraut — werden sich für diese Aufgabe besser eignen, als ausländische Piloten, die im Ausland und für den Krieg ausgebildet wurden. Die fachtechnische Ausbildung und Leitung des Betriebes wird einem hervorragenden Schweizerkonstrukteur übertragen, der vor und während des Krieges als Chef einer ausländischen Flugzeugfabrik tätig war und auch die ersten Apparate, die unsere Armee besitzt (1914/15) und die heute noch im Gebrauch sind, konstruiert hat.

Wir sehen vor, nach und nach, je nach Erfolg und Bedarf, *Stationen* in Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne, sowie in Biel, Interlaken, Locarno, Lugano, Luzern, Montreux, St. Moritz, Neuchâtel, Romanshorn oder Rorschach und Thun zu errichten. Der Betrieb ist so gedacht, daß an sämtlichen obengenannten Orten 1—2 Maschinen stationiert werden, die hauptsächlich dem internen Verkehr dienen und Vergnügungsrundflüge unternehmen sollen.

Der Betrieb dieser Stationen wird je einem Piloten übertragen, der der Direktion mit Sitz in Zürich verantwortlich ist. Billettverkauf etc. könnte den verschiedenen Verkehrsvereinen übertragen werden.

Im weitern sind bereits Unterhandlungen im Gange für den Betrieb einer großen *durchgehenden Linie* Genf, Neuenburg, Interlaken, Luzern, Zürich, Friedrichshafen, mit Anschluß an den Luftschiffverkehr der Delag Friedrichshafen-Berlin. Diese Linie

sollte in der nächsten Saison in Betrieb genommen werden. Es sind dafür Flugboote Typ Friedrichshafen für 6 Passagiere mit Gepäck (1200 kg Nutzlast) mit zwei Motoren à 250 PS vorgesehen. Wir sind der Überzeugung, daß diese Linie für den internationalen Verkehr von großer Bedeutung werden wird und daß auch der Anschluß an andere ausländische Linien nur eine Frage der Zeit ist.

4. Provisorische Organisation für 1919/20.

Um den Betrieb mit einem verhältnismäßig kleinen Aktienkapital diesen Herbst noch aufnehmen zu können, ist vorläufig die Errichtung der Stationen *Zürich* und *Lugano* geplant. Ein Hangar für die Station Zürich ist bereits am Zürichhorn erstellt worden. Die Stadt Zürich hat hierfür in verdankenswerter Weise den Platz zur Verfügung gestellt. Zwei Maschinen, Typ Savoya, werden demnächst hier eintreffen, so daß mit Propagandaflügen innert kürzester Zeit begonnen werden kann. Ferner wird anfangs Oktober ein Versuchsboot, Typ Friedrichshafen, für 6 Passagiere hier ankommen, das für die Dauer von 1—1½ Monaten gratis zur Verfügung gestellt wurde und auf sämtlichen Schweizerseen vorgeführt werden wird.

5. Grundlagen,

nach denen der voraussichtliche Erfolg des Unternehmens beurteilt wird.

Das *Aktienkapital* soll Fr. 300,000.— betragen.

Jahresbudget 1919/20.

A. Erste Anschaffungen und Gründungskosten:

Drei Flugboote, Typ Savoya, für 2 Passagiere, à ca. Fr. 20,000.— (Ankauf von Italien)	ca. Fr. 60,000.—
Instrumente und Werkzeuge	" " 5,000.—
Ersatzteile für Maschinen und Mo- toren	" " 10,000.—
Fliegereffekten	" " 4,000.—
Flugzeughangar im Zürichhorn	" " 19,000.—
Installation eines Photographen- ateliers	" " 5,000.—
Bureau-Inventar	" " 5,000.—
Drucksachen und Propaganda	" " 7,000.—
Aktienstempelgebühr und Diverses	" " 10,000.—
Total	ca. Fr. 125,000.—

Aktienkapital	Fr. 300,000.—
Erste Anschaffungen und Grün- dungskosten	ca. " 125,000.—
Bleibt Betriebskapital	ca. Fr. 175,000.—

Da uns jedoch durch die hochherzige Spende einiger Gönner ein *Kapital von Fr. 40,000.— à fonds perdu* zur Verfügung gestellt worden ist, wird das Betriebskapital in Wirklichkeit ca. *Fr. 215,000.—* betragen.

B. Betriebseinnahmen:

Drei Flugboote für zwei Passagiere, 100 Flugtage zu je 2 Flugstunden 600 Flugstunden zu Fr. 400.— .	ca. Fr. 240,000.—
1 Flugboot für 6 Passagiere bei 100 Flugtagen zu 1½ Flugstunden mit nur 3 Passagieren durch- schnittlich = 150 Flugstunden zu Fr. 600.—	„ „ 90,000.—
Einnahmen des Photographen- dienstes	„ „ 24,000.—
Total	<u>ca. Fr. 354,000.—</u>

C. Betriebsausgaben:

600 Flugstunden à 60 l Benzin zu Fr. 1.—	ca. Fr. 36,000.—
150 Flugstunden à 160 l Benzin zu Fr. 1.—	„ „ 24,000.—
750 Flugstunden, 5 kg Öl zu Fr. 4.—	„ „ 15,000.—
Ersatzteile für Maschinen und Mo- toren	„ „ 12,000.—
Fixbesoldung von 4 Piloten à Fr. 500.— per Monat	„ „ 24,000.—
Fixbesoldung von 4 Mechanikern à Fr. 450.— per Monat	„ „ 21,600.—
Fixbesoldung von 4 Handlangern und 1 Bureauehilfe à Fr. 300.— per Monat	ca. Fr. 18,000.—

Fixbesoldung eines Direktors . . .	ca. Fr.	10,000.—
" " Geschäftsführers	" "	7,200.—
" " Photographen .	" "	5,400.—
15 % Fluggeld von Fr. 330,000.—		
Passagiereinnahmen zu Gunsten des gesamten Personals	" "	44,500.—
Bureaumiete	" "	5,000.—
Bureaumaterial	" "	3,000.—
Photographenmaterial	" "	10,000.—
Reklame per Monat Fr. 1500.— .	" "	18,000.—
Reisespesen	" "	6,000.—
Steuern	" "	6,000.—
Versicherungen	" "	20,000.—
Unvorhergesehenes	" "	5,300.—
	<u>Total</u>	<u>ca. Fr. 291,000.—</u>

D. Abschreibungen:

Amortisation der Maschinen ca. 40 % ihres Wertes	ca. Fr.	24,000.—
Übrige Abschreibungen	" "	3,000.—
	<u>Total</u>	<u>ca. Fr. 27,000.—</u>

Rekapitulation:

Mutmaßliche Einnahmen p. 1919/20	ca. Fr.	354,000.—
Mutmaßliche Aus- gaben p. 1919/20	ca. Fr.	291,000.—
Abschreibungen	" "	27,000.—
	" "	<u>318,000.—</u>
Mutmaßlicher Gewinn	ca. Fr.	<u>36,000.—</u>
<i>gleich 12 % des Aktienkapitals von Fr. 300,000.—.</i>		

6. Allgemeine orientierende Mitteilungen.

Folgende Zusammenstellung soll darlegen, daß die *Witterungsverhältnisse* für regelmäßigen Luftverkehr in der Schweiz *sehr günstig* sind. Laut Statistik der Schweizerischen Flugplatzdirektion Dübendorf wurde im Jahre 1918 geflogen im

Januar	an	22	Tagen	Juli	an	27	Tagen
Februar	"	23	"	August	"	29	"
März	"	29	"	September	"	21	"
April	"	30	"	Oktober	"	26	"
Mai	"	31	"	November	"	25	"
Juni	"	23	"	Dezember	"	29	"

Im Jahre 1919, seit der Betriebseröffnung der Flugpost, hat sich das Verhältnis noch bedeutend verbessert, indem *pro Monat durchschnittlich 28 bis 29 Flugtage* zu verzeichnen sind. (Infolge Verwendung von stärkeren Motoren.) Trotzdem legen wir unserem Budget die äußerst niedrige Annahme von nur 100 Flugtagen zugrunde und nehmen pro Flugtag und Maschine nur 2 (resp. 1½) Stunden Flugzeit an.

Die Einnahmen sind also für den allernüchternsten Fall berechnet, während die Ausgaben verhältnismäßig hoch, teilweise sogar sehr hoch angenommen sind.

Auch die vorgesehene Amortisation von 40% des Wertes der Flugzeuge ist sehr hoch; existieren doch bei der Flugplatzdirektion in Dübendorf Maschinen, die schon seit 1914 in Betrieb sind und mehrere Tausend Flugstunden zu verzeichnen haben.

7. Die Aktiengesellschaft mit einem Kapital von Fr. 300,000.— wird gebildet auf Grund der beiliegenden

Statuten, die einen integrierenden Bestandteil dieses Prospektes bilden.

Die *Zeichnungen* sind *verbindlich bis 30. November 1919*, bzw. bis zur konstituierenden Generalversammlung, falls diese vor dem erwähnten Termin stattfinden sollte.

Die *Zeichnungsscheine* sind an den Geschäftsführer des Initiativkomitees, Herrn *Walter Altherr, Ceresstr. 27¹, Zürich*, einzusenden.

Die Aktien werden *al pari* ausgegeben. Sie sind bis zur konstituierenden Generalversammlung mit *50 Prozent* einzuzahlen. Die *Einzahlung* hat bei der *Eidgenössischen Bank A.-G.* oder auf *Postscheckkonto VIII 6823* in Zürich zu erfolgen.

Wir bitten Sie höflich, den vorstehenden Ausführungen Ihre freundliche Aufmerksamkeit zu schenken, und wir würden uns freuen, wenn Sie sich für unsere Pläne, die der *nationalen Aviatik* dienen sollen, interessieren.

Die beiliegende Schilderung eines Alpenfluges möge unsere Bestrebungen unterstützen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Oblt. *Wild Robert*, Flugzeuging.

Oblt. *Rihner Fritz*, Mil.-Flieger

Lt. *Pillichody Henri*, Mil.-Flieger

Lt. *Zimmermann Balth.*, Mil.-Flieger

Lt. *Frick Ernst*, Mil.-Flieger

Lt. *Cramer Henri*, Mil.-Flieger.

Dübendorf, den 20. September 1919.