

(Abschrift)

2ter Jahresbericht der „Ad Astra-Aéro“

Schweizerische Luftverkehrsgesellschaft A.G., Zürich

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

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

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

Flugtätigkeit.

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

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

Luftbildabteilung.

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

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

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

Betriebsergebnis.

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

Aussichten für das laufende Jahr.

Es ist natürlich ausserordentlich schwierig über die Aussichten für das laufende Jahr irgendetwas Positives voraus sagen zu können. Das in unseren Statuten festgelegte Endziel, die Schweizerische Civil-Aviatik zu fördern und mit der Zeit einen regelmässigen Luftverkehr mit Anschluss an das zum Teil bestehende, zum Teil projektierte europäische Luftverkehrsnetz zu verwirklichen, haben wir stets vor Augen, sind uns aber der ausserordentlichen Schwierigkeiten, die sich uns entgegen stellen, bewusst. Vergleichen wir unsere eigene Lage mit derjenigen analoger Gesellschaften in Amerika, England und unseren Nachbarstaaten, so drängt sich einem willkürlich die Frage auf, ob es die Zeit, Mühe und Opfer wert sei, den Versuch zur Erreichung des gesteckten

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

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

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

(März 1922)
