

„BALAIR“
BASLER LUFTVERKEHR A.-G.
BASEL

BERICHT

ÜBER DAS

V. GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1930

VERWALTUNGSRAT:

Präsident: **Dr. A. Ehinger**, Basel.
Vize-Präsident: **Dr. R. Labhardt**, Basel.
Mitglieder: **G. Bordier**, Genf.
Dr. H. Bühler, La Chaux-de-Fonds.
Oberst R. Frey, Luterbach.
Paul Jörin-Bail, Basel.
Ständerat **Martin Naef**, Genf.
Ing. Alfred Oehler, Aarau.
Konsul F. Schwarz-von Spreckelsen, Basel.
Alphonse Simonius-De Bary, Basel.
Dr. Rud. Speich, Basel.
Dr. Alb. Wirth, Liestal.

KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Basel.

DIREKTION:

B. Zimmermann, Basel.

PROKURISTEN:

Eugen Groh, Basel.
Ulrich Keller, Basel.

HAUPTSITZ:

Basel, Flugplatz Birsfelden.

FLUGLEITUNGEN:

Basel, Flugplatz Birsfelden.
Genf, Aérodrome Cointrin.

LUFTFRACHT-ABFERTIGUNGSSTELLEN:

Basel, Flugplatz Birsfelden.
Genf, Aérodrome Cointrin.
Zürich, Flugplatz Dübendorf.

„BALAIR“ BASLER LUFTVERKEHR A.-G.

Bericht des Verwaltungsrates

an die Ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

vom 26. März 1931

über das fünfte Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1930.

Wir erlauben uns, über das abgelaufene 5. Geschäftsjahr folgenden Bericht zu erstatten:

I. Betrieb.

In der Flugsaison 1930 wurden von unserer Gesellschaft folgende Strecken geflogen:

1. Genf-Zürich-München-Wien, vom 1. April bis 31. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Luft Hansa A.-G.
2. Genf-Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Essen-Amsterdam, vom 1. Mai bis 31. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Luft Hansa A.-G.
3. Basel-Cherbourg/Le Havre, vom 1. Juli bis 31. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Air Union und Cidna als Poststrecke.
4. Für die Ostschweizerische Aero-Gesellschaft St. Gallen, vom 1. Mai bis 30. September der Dienst auf der Linie Basel-St. Gallen-Zürich.
5. Basel-Luzern während einem Monat.

Im regelmässigen Verkehr wurden total 301,686 km (1929: 294,933) geflogen.

Als reine Postlinie hat die Strecke Basel-Cherbourg/Le Havre auf den Anschluss und Abgang der Nordatlantik-Schnelldampfer einen bemerkenswerten Erfolg gehabt. Es wurden im Durchschnitt 500 kg. Briefe und Karten pro Flug befördert. In Richtung Basel-Cherbourg/Le Havre war die Regelmässigkeit derart, dass nie ein Anschluss an einen Dampferabgang verfehlt wurde.

Im Vergleich zu 1929 waren die Einnahmen:

aus Passagieren und Uebergepäck	um 1,4 % vermehrt,
aus Postentschädigung	um 27,0 % vermehrt
aus Fracht	um 34,4 % vermindert.

Der Rückgang des Frachtverkehrs ist hauptsächlich auf die anhaltende Wirtschaftskrisis zurückzuführen.

Die Regelmässigkeit litt sehr unter der überaus ungünstigen Witterung, welche im Sommer 1930 vorherrschte.

Zur Durchführung des Verkehrs standen uns im Jahre 1930 zur Verfügung:

4 dreimotorige Fokker Flugzeuge F VII b-3 m mit Wright-Motoren;

1 einmotoriges Fokker Flugzeug F VII a mit Jupiter-Motor.

Die dreimotorigen Flugzeuge haben eine wesentliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit gebracht. Im allgemeinen hat die Flugsicherheit bedeutend zugenommen.

II. Finanzielles.

Die Erweiterung des Streckennetzes bedingt für 1931 eine Vergrösserung des Flugzeugparkes um eine weitere dreimotorige Fokker-Maschine F VII b-3 m mit Wright-Motoren. Die in der

Bilanz ausgewiesenen Bankguthaben in der Höhe von Fr. 233,762. 15 sind zur Bezahlung dieser Flugzeuganschaffung, welche auf rund Fr. 210,000. — zu stehen kommt, reserviert.

III. Verwaltung.

Wir mussten leider im Berichtsjahre die Demission der Herren Oberst R. Frey, Luterbach und Ständerat Martin Naef, Genf, entgegennehmen. Beiden Herren sei an dieser Stelle für ihre Tätigkeit im Dienste unserer Gesellschaft bestens gedankt.

IV. Fusion.

Nachdem das Eidg. Luftamt in seinem Subventionsprogramm für 1931 der Ad Astra und der Balair die Durchführung eines gemeinsamen Betriebes (bei einer 10% igen Subventionskürzung) nahegelegt hatte, ergab ein eingehendes Studium dieser Frage durch die Verwaltungsräte als richtige Lösung die vollständige Fusion der beiden Gesellschaften.

Der schweizerische Luftverkehr leidet in verschiedener Hinsicht an einer unwirtschaftlichen Doppelspurigkeit. Speziell in administrativer Beziehung musste bisher von den massgebenden Gesellschaften manches doppelt behandelt werden. Dadurch werden viele Kräfte absorbiert, die in einem fusionierten Betriebe für andere Aufgaben verwendet werden können.

Die Politik der neuen Gesellschaft soll auf das Befliegen grosser internationaler Linien eingestellt sein. Dabei wird das allgemeine Landesinteresse Ausschlag geben. Die drei Städte Basel, Genf und Zürich sollen möglichst paritätisch berücksichtigt werden.

Eine nach gleichen Grundsätzen aufgestellte Bilanz der Betriebswerte beider Gesellschaften ergab, dass der innere Wert der Aktien der Ad Astra und der Balair gleich gross ist. Infolgedessen geschieht die Fusion im Verhältnis 1 : 1. Die Durchführung erfolgt durch Aufnahme der Ad Astra und Erhöhung unseres Aktienkapitals um Fr. 300,000. —.

Als Handelsregistersitz der neuen Gesellschaft, welche die Firma „Swissair“ Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft führen wird, ist Zürich vorgesehen, dagegen bleibt das Präsidium einem Vertreter unserer Gesellschaft vorbehalten.

Im Sinne der vorstehenden Ausführungen ist der Fusionsvertrag zwischen der Ad Astra und der Balair unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen worden.

Anträge.

Wir beehren uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlussfassung zu unterbreiten:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Jahresrechnung per 31. Dez. 1930 zu genehmigen;
 2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
 3. vom ausgewiesenen Reingewinn von Fr. 49,308. 57
dem Reservefonds „ 15,000. —
zuzuweisen, von den verbleibenden Fr. 34,308. 57
eine 5%ige Dividende auf das Aktienkapital von Fr. 500,000. —
auszurichten = „ 25,000. —
- d. h. Fr. 25. — pro Aktie, zahlbar vom 27. März 1931 an, gegen Coupon No. 4, unter Abzug der Eidg. Couponsteuer von 3%, bei den Herren Ehinger & Co., Basel, beim Schweiz. Bankverein, bei der Basellandschaftlichen Kantonalbank und bei der Union Financière de Genève, Genf und auf neue Rechnung Fr. 9,308. 57 vorzutragen.

4. Genehmigung des Fusionsvertrages mit der Ad Astra-Aero;
5. Erhöhung des Aktienkapitals auf Fr. 800,000. — und Konstatierung der Zeichnung und Vollübertragung;
6. Beschlussfassung über Aenderung der Statuten;
7. Wahl in den Verwaltungsrat folgender Mitglieder des Verwaltungsrates der Ad Astra-Aero:
Oberst Edwin Schwarzenbach, Präsident, Zürich,
G. Wirth, Vize-Präsident, Zürich,
Stadtrat Dr. H. Haeberlin, Zürich,
Oberst E. Messner, Thun.
8. Wahl der Kontrollstelle.

Basel, im März 1931.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident:

Dr. A. Ehinger.

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1930.

Betriebsauslagen:	Fr.	Betriebseinnahmen:	Fr.
a) Betriebsstoffe u. Piloten- salaire	248,639. 40	a) Passagier- und Frachtverkehr . . .	257,971. 38
b) Techn. Salaire, allgem. Betriebsunkosten u. Bo- denorganisationskosten .	223,579. 34	b) Postentschädigung	409,673. 75
c) Versicherungen	109,315. 55	c) Subventionen	367,910. 10
Verwaltungsunkosten, Reklame	154,446. 36	d) Bodenorganisation etc.	67,728. 64
Abschreibungen	326,124. 95	Gewinnvortrag aus 1929	8,130. 30
Gewinn- und Verlustkonto:			
Gewinnvortrag aus 1929	8,130. 30		
<i>Gewinn pro 1930</i>	41,178. 27		
Gewinnsaldo	49,308. 57		
	<u>1,111,414. 17</u>		<u>1,111,414. 17</u>

Bilanz per 31. Dezember 1930.

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Flugzeuge:		Aktienkapital	500,000. —
Zellen	292,473. 65	Reservefonds	25,000. —
Motoren	178,381. 45	Nicht erhobene Dividenden 1929 . . .	72. 75
Ersatzteile für Zellen u. Motoren, Radioein- richtung, Propeller, Bordinstrumente und Werkstatteinrichtung	7. —	Kreditoren	351,087. 39
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmate- rialien, Betriebsstoffe	5,285. 25	Garantieverbindlichkeiten	21,000. —
Bureaumobiliar	1. —	Gewinnvortrag aus 1929	8,130. 30
Effekten	2. —	<i>Gewinn pro 1930</i>	41,178. 27
Debitoren	205,440. 22	Verfügbarer Gewinnsaldo	49,308. 57
Bankguthaben	233,762. 15		
Postcheckguthaben	8,361. —		
Kassa	1,754. 99		
Garantieleistungen	21,000. —		
	<u>946,468. 71</u>		<u>946,468. 71</u>

Schlussbilanz per 31. Dezember 1930

nach erfolgter Genehmigung gemäss Antrag des Verwaltungsrates.

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Flugzeuge:		Aktienkapital	500,000. —
Zellen	292,473. 65	Reservefonds	40,000. —
Motoren	178,381. 45	Nicht erhobene Dividenden 1929	72. 75
	470,855. 10	Kreditoren	351,087. 39
Ersatzteile für Zellen u. Motoren, Radioeinrichtung, Propeller, Bordinstrumente und Werkstatteinrichtung	7. —	Garantieverbindlichkeiten	21,000. —
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmaterialien, Betriebsstoffe	5,285. 25	Dividendenkonto 1930	25,000. —
Bureaumobiliar	1. —	Gewinnvortrag auf neue Rechnung	9,308. 57
Effekten	2. —		
Debitoren	205,440. 22		
Bankguthaben	233,762. 15		
Postcheckguthaben	8,361. —		
Kassa	1,754. 99		
Garantieleistungen	21,000. —		
	946,468. 71		946,468. 71

Bericht der Kontrollstelle.

An die

ordentl. Generalversammlung der Aktionäre der „Balair“ Basler Luftverkehr A.-G.

BASEL.

In Ausführung des uns durch die Generalversammlung der Aktionäre vom 28. Mai 1930 übertragenen Mandates haben wir die Bilanz der „Balair“ Basler Luftverkehr A.-G., Basel, sowie die Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1930 geprüft und dem Verwaltungsrate darüber ausführlich berichtet.

Die Bilanz per 31. Dezember 1930, welche beidseitig mit Fr. 946,468. 71 abschliesst, sowie die für das Geschäftsjahr 1930 einen Gewinn von Fr. 41,178. 27 ausweisende Gewinn- und Verlustrechnung gehen richtig aus den Büchern der Gesellschaft hervor und sind gemäss den statutarischen und gesetzlichen Vorschriften aufgestellt.

Nach Zurechnung des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre von Fr. 8,130. 30 ergibt sich ein verfügbarer Gewinnsaldo von Fr. 49,308. 57.

Basel, den 4. März 1931.

Schweizerische Treuhandgesellschaft.