

» SWISSAIR «

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

---

BERICHT

ÜBER DAS

XII. GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1937

---

## VERWALTUNGSRAT:

(Ablauf der Amtsperiode)

Präsident:	* Dr. <b>Alphonse Ehinger</b> , Banquier, Basel . . . . .	1938
Vize-Präsident:	* Oberst <b>Emil Meßner</b> , Feldbach/Zürichsee . . . . .	1940
Mitglieder:	<b>Guillaume Bordier</b> , Banquier, Genf . . . . .	1939
	<b>Ing. Hans Etter</b> , Präsident der Generaldirektion der S. B. B., Bern . . . . .	1938
	a. Nat.-Rat <b>Dr. Hermann Häberlin</b> , Zürich . . . . .	1940
	<b>Paul Joerin</b> , Mitglied der Schweiz. Handelskammer, Basel . . . . .	1938
	<b>Dr. Robert Labhardt</b> , Advokat, Basel . . . . .	1938
	Stadtammann <b>Dr. Konrad-Peter Naegeli</b> , St. Gallen	1940
	<b>Ing. Alfred Oehler</b> , Industrieller, Aarau . . . . .	1938
	* Oberst <b>Edwin Schwarzenbach</b> , Zürich . . . . .	1940
	<b>Konsul Fritz Schwarz</b> , Basel . . . . .	1938
	<b>Alphonse Simonius</b> , Kaufmann, Basel . . . . .	1938
	<b>Dr. Rudolf Speich</b> , Generaldirektor, Basel . . . . .	1938
	* <b>Albert S. Vassalli</b> , Administrateur de Sociétés, Genf	1939
	<b>Dr. Albert Wirth</b> , Direktor, Liestal . . . . .	1938

\* Diese Herren bilden den Verwaltungsratsausschuß.

## KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft.

## DIREKTION:

**Henry Pillichody** (ab 1. 2. 1938).  
**Walter Mittelholzer** †  
**Balz Zimmermann** †  
**Eugen Groh**.

## PROKURISTEN:

**Ulrich Keller**.  
**Hans Lips**.  
**Gottfried Schaerli**.



*Am 13. Oktober 1937 ist nach kurzer, schwerer Krankheit unser hochgeschätzter und unvergeßlicher*

DIREKTOR

## **Balz Zimmermann**

*von uns geschieden. Seit 1926 leitete er als Direktor die BAL AIR, Basler Luftverkehrs A.-G. Auf dem Gebiete der internationalen Luftverkehrspolitik hat sich der Verstorbene in allen Kreisen des In- und Auslandes einen Namen geschaffen. Er hat auch als Erster durch die Einführung von Schnell-Flugzeugen in Europa seinen Weitblick für die Weiterentwicklung bewiesen und damit bahnbrechend gewirkt. Wir verlieren in Balz Zimmermann einen Pionier des schweizerischen Zivillugwesens, der, wie sein Kollege Walter Mittelholzer, durch sein großes Wissen und seine zielbeußte Energie unserer Unternehmung zu hohem Ansehen verholfen hat.*

*Nach seinem Vorbild werden wir an dem Werk, das Balz Zimmermann so früh verlassen mußte, weiterarbeiten und damit sein Andenken ehrend bewahren.*

*Verwaltungsrat und Direktion der Swissair  
Schweiz. Luftverkehr A.-G.*

**„SWISSAIR“**  
**SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT**

---

---

**Bericht**

des

**Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung  
der Aktionäre**

vom 18. Mai 1938

über das zwölfte Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1937



**Allgemeine Entwicklung und Flugzeugpark.**

Außer der bereits zum Ganzjahresbetrieb ausgebauten Linie Schweiz-London wurde im Berichtsjahr auch die Betriebsdauer der Strecke Zürich-Berlin bis zum 31. Dezember ausgedehnt.

Da zufolge der in Paris stattfindenden Weltausstellung mit einer Erhöhung in der Passagierfrequenz zu rechnen war, wurde während dreieinhalb Monaten eine zweite Linie Zürich-Basel-Paris als Vormittagsverbindung in Betrieb genommen.

Gemäß Vertrag mit der Ostschweizerischen Aero Gesellschaft St. Gallen wurde von dieser der Liniendienst St. Gallen-Zürich und Zürich-St. Gallen-München, vorläufig zur Durchführung während der Sommermonate 1937, 1938 und 1939, übernommen.

Unsere Gesellschaft beteiligte sich im Geschäftsjahr 1937 am internationalen Luftverkehrsnetz wie folgt:

1. auf der Strecke Zürich-Basel-London, vom 1. Januar bis 4. April und vom 3. Oktober bis 31. Dezember allein; vom 5. April bis 2. Oktober in Betriebsgemeinschaft mit der Imperial Airways Ltd.
2. auf der Strecke Zürich-Wien direkt, allein, in der Zeit vom 1. Mai bis 2. Oktober.
3. auf der Strecke Basel-Zürich, allein, vom 5. April bis 2. Oktober (als Anschluß an die internationalen Linien Zürich-Wien-Balkan und Zürich-Berlin).
4. auf der Strecke Zürich-Stuttgart, allein, vom 1. Januar bis 4. April (im Anschluß an die Linien Berlin-Stuttgart und Stuttgart-Hamburg der Deutschen Lufthansa A.-G.).
5. auf der Strecke Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin, vom 5. April bis 31. Dezember in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Lufthansa A. G.
6. auf den Strecken Zürich-Basel-Paris, allein, vom 5. April bis 2. Oktober und vom 1. Juni bis 11. September (Vormittagsverbindung: Ausstellungslinie).

7. auf den Strecken St. Gallen-Zürich und Zürich-St. Gallen-München, allein, vom 1. Mai bis 2. Oktober.
8. auf der Nachtstrecke Basel-Frankfurt/M. (zur Beförderung von Post- und Frachtgütern) allein, 5mal wöchentlich vom 5. April bis 31. Oktober.

Im Jahre 1937 wurden folgende Flugzeuge im Streckenbetrieb verwendet:

- 2 zweimotorige Douglas DC-3, mit je 21 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Wright-Cyclone-G-2-Motoren,
  - 4 zweimotorige Douglas DC-2, mit je 14 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Wright-Cyclone-F-2-Motoren,
  - 1 zweimotorige Junkers Ju 86, mit 10 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Rohölmotoren JUMO C-205,
  - 1 zweimotorige Dragon Rapid D. H. 89, mit 6 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 2 Gipsy-Six-Motoren,
  - 1 einmotoriger Fokker FVIIa, mit 8 Passagierplätzen, ausgerüstet mit 1 Wright-Cyclone-E-Motor,
- ferner für Rund-, Alpen- und Sonderflüge:
- 1 einmotorige Messerschmitt M. 18d, mit einem Siddeley-Lynx-Motor,
  - 1 einmotorige Comte A. C. 4, mit einem Genet-Major-Motor.

Im September wurde das Messerschmitt-Flugzeug verkauft. Die beiden neuangeschafften Douglas-Flugzeuge, Typ DC-3, (21 Passagierplätze) trafen im Juni 1937 aus U. S. A. in Cherbourg ein und wurden ab Ende Juli in den Streckendienst gestellt.

Das Flugzeug Dragon Rapid D. H. 89 (6 Passagierplätze) ist im Frühjahr 1937 mit der Uebernahme des Flugbetriebes St. Gallen-Zürich-München von der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft, St. Gallen, an uns übergegangen.

Das verflossene Jahr hat unserer Gesellschaft schmerzliche Verluste gebracht. Bereits im letztjährigen Bericht mußten wir unseres verstorbenen

**Direktors Walter Mittelholzer**

gedenken, der am 9. Mai 1937 in den Ostalpen verunglückt war.

Wenige Monate später, am 13. Oktober 1937, verloren wir zu unserem tiefen Bedauern auch unseren verehrten

**Direktor Balz Zimmermann,**

der von einer kurzen schweren Krankheit dahingerafft wurde. Mitten aus einem arbeits- und inhaltsreichen Leben wurden sie uns, noch in voller Schaffenskraft, durch den Tod entrissen.

Ferner verloren wir am 26. Juni 1937 unseren langjährigen, bewährten Hallenchef

**Otto Richter.**

Die Gesellschaft wird das Andenken der Dahingeshiedenen jederzeit in hohen Ehren halten.

Die in den letzten Monaten des Berichtsjahres gepflogenen Verhandlungen mit dem Verwaltungsrat der ALPAR, Schweizerische Luftverkehrs A.-G., Bern, ermöglichten es Herrn **Henry Pillichody**, welcher seit der Gründung diese Gesellschaft geleitet hat, sein dortiges Anstellungsverhältnis zu lösen und auf den 1. Februar 1938 die Stellung des technischen

Direktors unserer Gesellschaft anzunehmen. Wir möchten auch an dieser Stelle den Herren der ALPAR für ihr entgegenkommendes Verständnis danken und sind gewiß, daß wir mit der Person des Herrn Pillichody die richtige Wahl getroffen haben. Ihm wurde im neuen Geschäftsjahr als kaufmännischer Direktor Herr **Eugen Groh** koordiniert, welcher nach dem Tode der Herren Mittelholzer und Zimmermann während mehrerer Monate als Vizedirektor die Geschicke der Gesellschaft allein, in vorzüglicher Weise, geleitet hat.

### Betriebsergebnis.

Aus dem Flugbetrieb ergab sich erneut eine günstige Entwicklung der Transporteinnahmen. Gegenüber dem Vorjahr beträgt unsere Mehrleistung an Flugkilometern rund 34%, währenddem die erzielten Transporteinnahmen diejenigen von 1936 um 66% überstiegen haben.

Als unmittelbare Folge der Abwertung des Schweizerfrankens, die sich im Jahre 1937 besonders bemerkbar machte, ergab sich eine wesentliche Erhöhung der Betriebskosten. Da unser Maschinen- und Ersatzteilmaterial größtenteils aus dem Ausland bezogen werden muß, lag es auf der Hand, daß die Abwertung eine Verteuerung mit sich bringen werde, insbesondere auch durch die 77%ige Erhöhung des Benzin-Einstandpreises. Diesen erhöhten Kosten standen hingegen die vermehrten Betriebseinnahmen aus dem sich erfreulicherweise gut entwickelnden Passagierverkehr gegenüber, so daß die Mehreinnahmen aus der Frequenzsteigerung die aus der Abwertung sich ergebenden Mehrkosten auszugleichen vermochten.

Seit 1934 entwickelten sich die Einnahmen aus dem Flugbetrieb wie folgt:

1934	Fr. 642,666.55
1935	Fr. 987,068.01
1936	Fr. 1,294,767.24
1937	Fr. 1,982,713.02

Der folgende prozentuale Vergleich zwischen reinen Betriebserträgen, außerordentlichen Einnahmen (aus Maschinenverkäufen) und Subventionen über die Jahre 1934/1937 zeigt die stetige Steigerung unserer Eigenwirtschaftlichkeitskurve.

	1934	1935	1936	1937
Reine Betriebserträge aus Streckeneinnahmen, Bodenorganisationsdiensten etc. . . . .	49%	56%	62%	77%
Außerordentliche Einnahmen aus Maschinenverkäufen . . . . .	1%	5%	8%	0%
Total Betriebseinnahmen . . . . .	50%	61%	70%	77%
Total Subventionen . . . . .	50%	39%	30%	23%
	100%	100%	100%	100%

Aus nachfolgenden Zahlen gehen die Verkehrsleistungen und -Bewegungen während der Jahre 1934/1937 hervor:

	1934	1935	1936	1937
Geflogene Kilometer im Streckenbetrieb	782,991	967,592	987,937	1,319,728
Geflogene Kilometer im Postdienst . . .	53,400	77,480	67,698	95,370
	836,391	1,045,072	1,055,635	1,415,098
Beförderte Etappenpassagiere . . . .	17,764	24,642	21,485	31,344
Befördertes Gepäck kg . . . . .	194,165	295,539	311,223	442,314
Beförderte Fracht kg . . . . .	94,398	134,651	92,746	126,343
Beförderte Post kg . . . . .	60,213	90,912	80,678	155,444
Angebotene Tonnen-km . . . . .	843,637	1,312,315	1,350,907	1,969,006
Ausgenützte Tonnen-km . . . . .	358,717	664,959	804,437	1,131,094
Ausnutzung . . . . .	42,50%	50,64%	59,00%	57,44%
Regelmäßigkeit . . . . .	99,10%	98,55%	98,23%	98,77%

## Weiterentwicklung.

### a) *Technisches:*

Die im Berichtsjahr neu in Betrieb genommenen 2 Douglas-Flugzeuge DC-3 haben sich vollauf bewährt. Es hat sich speziell im Laufe der Winterreisezeit (ab Mitte Dezember bis Ende Februar) auf der Strecke England-Schweiz gezeigt, daß das Fassungsvermögen der großen Douglasmaschine (21 Plätze) dem derzeitigen Verkehrsbedürfnis entspricht.

Zurzeit sind 40plätzig Maschinen im Bau. Zur Beurteilung der Frage, ob solche für unseren Verkehr herangezogen werden können, möchten wir vorerst die technischen Erfahrungen anderer europäischer und amerikanischer Luftverkehrsgesellschaften, die noch in diesem Jahre solche Flugzeuge in Betrieb nehmen werden, abwarten.

### b) *Streckenbetrieb:*

Unser Ziel ist der allmähliche Ausbau der Hauptlinien zum Ganzjahresbetrieb. Nachdem wir, wie eingangs dieses Berichtes erwähnt, im Jahre 1936 auf der Strecke Schweiz-London zum Ganzjahresbetrieb übergangen, ist es uns im Berichtsjahr gelungen, ebenfalls auf der Linie Zürich-Berlin den Verkehr auf das ganze Jahr auszudehnen. Wir hoffen, daß es uns bald möglich sein wird, auch die Strecke nach Paris ganzjährig zu befliegen.

Ein Hauptaugenmerk richten wir auch auf die Erweiterung des Nachtpostnetzes. Schon seit Jahren haben wir die Idee einer Ganzjahres-Nachtpoststrecke verfochten, und die neueste Entwicklung hat uns gezeigt, daß auch die Schweiz sich aktiv am Nachtluftpostverkehr beteiligen muß und kann. In diesem Zusammenhang möchten wir dankend erwähnen, daß die weitgehende Unterstützung der Eidg. Oberpostdirektion wesentlich zur Entwicklung des schweizerischen Nachtluftpostverkehrs beigetragen hat. Bereits im Berichtsjahr ist die Betriebsdauer der Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt/M. um einen Monat, d. h. bis 31. Oktober, verlängert worden. Wir hoffen, daß schon im Jahre 1938 die Nachtpostbeförderung auch in den Wintermonaten durchgeführt werden kann. Die weitere Entwicklung des schweizerischen Nachtpostnetzes ist aufs engste mit den zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen, die ein solcher Nachtflugbetrieb verlangt, verbunden.

Der Verwaltungsrat hat die Genugtuung, namentlich den Herren Piloten, sowie allen kaufmännischen und technischen Mitarbeitern die Anerkennung auszusprechen für die große und erfolgreiche Hingabe, mit der sie der Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr gedient haben.

## Verwaltungsrat.

Mit dem Datum der Generalversammlung läuft die Amtsdauer der folgenden Herren ab:

*Dr. Alphonse Ehinger, Präsident,*  
*Ing. Hans Etter,*  
*Paul Joerin,*  
*Dr. Robert Labhardt,*  
*Ing. Alfred Oehler,*  
*Konsul Fritz Schwarz,*  
*Alphonse Simonius,*  
*Dr. Rudolf Speich,*  
*Dr. Albert Wirth.*

Gemäß Art. 11 der Statuten sind diese Herren wieder wählbar und wir laden Sie ein, die entsprechenden Wahlen vorzunehmen.

### Anträge.

Wir gestatten uns, der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlußfassung zu unterbreiten:

1. den vorliegenden Jahresbericht, sowie die Betriebsrechnung per 31. Dezember 1937 zu genehmigen;
2. der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. vom ausgewiesenen Reingewinn von . . . . . Fr. 56,211.10 folgende Zuweisungen vorzunehmen:
  - a) an den ordentlichen Reservefonds . . . . . Fr. 10,000.—
  - b) an den Haftpflicht-Reservefonds . . . . . Fr. 5,000.—
  - c) an den Kaskoversicherungs-Reservefonds . . . . . Fr. 10,000.— Fr. 25,000.—  
verbleiben . . . . . Fr. 31,211.10  
zuzüglich Saldovortrag vom 1. Januar 1937 . . . . . Fr. 14,720.18  
und von den verbleibenden . . . . . Fr. 45,931.28
  - d) eine Netto-Dividende von 4% auf das Aktienkapital von Fr. 800,000.— auszurichten. . . . . Fr. 32,000.—  
d.h. Fr. 20.— netto pro Aktie, zahlbar vom 19. Mai 1938 an gegen Coupon Nr. 11 bei folgenden Banken:  
Schweiz. Bankverein, Basel und seinen sämtlichen Niederlassungen; Herren Ehinger & Cie., Basel; Herren Bordier & Cie., Genève; Basellandschaftliche Kantonalbank, Liestal; Zürcher Kantonalbank, Zürich;
  - e) sowie den von der Gesellschaft zu tragenden eidgen. Couponstempel von 6% auf der Brutto-Dividende mit . . . . . Fr. 2,048.—  
daraus zu decken; Fr. 34,048.—  
und auf neue Rechnung vorzutragen . . . . . Fr. 11,883.28
4. die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen;
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 2. Mai 1938.

Namens des Verwaltungsrates  
Der Präsident: Dr. A. Ehinger.

## Bilanz per 31. Dezember 1937

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Flugzeuge: Zellen . . . . .	901,798.80	Aktienkapital . . . . .	800,000.—
Motoren . . . . .	178,854.45	Statutarischer Reservefonds . . . . .	33,000.—
	<u>Fr. 1,080,653.25</u>	Haftpflicht-Reservefonds . . . . .	113,000.—
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente und Werkstatteinrichtung . . . . .	62,121.90	Kaskoversicherungs-Reservefonds . . . . .	151,008.27
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmaterial und Mobilien . . . . .	12.—	Kreditoren:	
	<u>Fr. 1,142,787.15</u>	a) Luftverkehrsgesellschaften . . . . .	81,026.25
Betriebsstoffe . . . . .	22,812.90	b) Anzahlungen von Abonnenten . . . . .	23,693.80
Beteiligungen und Wertschriften . . . . .	5,004.—	c) Allgemeine Schulden und Wertberichtigungen . . . . .	<u>334,612.96</u>
Debitoren und Anzahlungen . . . . .	43,879.72		439,333.01
Banken . . . . .	313,255.65	Nicht erhobene Dividenden . . . . .	20.—
Postcheck . . . . .	72,856.51	Garantieverpflichtungen . . . . .	35,500.—
Kasse . . . . .	6,696.58	Gewinnsaldo . . . . .	70,931.23
Garantieleistungen . . . . .	35,500.—		
	<u>Fr. 1,642,792.51</u>		<u>Fr. 1,642,792.51</u>

## Gewinn- und Verlust-Rechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1937

Aufwand	Fr.	Ertrag	Fr.
Betriebsausgaben:		Gewinnvortrag aus 1936 . . . . .	14,720.13
a) Betriebsstoffe und Pilotensaläre . . . . .	763,657.74	Betriebseinnahmen:	
b) Technische Saläre, allgem. Betriebskosten und Bodenorganisat.-Spesen . . . . .	896,271.34	a) Passagier-u.Frachtverkehr . . . . .	1,982,713.02
c) Versicherungen . . . . .	<u>390,988.40</u>	b) Postentschädigung . . . . .	677,186.40
	2,050,917.48	c) Subventionen . . . . .	464,297.45
Allgemeine Unkosten . . . . .	470,229.05	d) Allgem. Einnahmen aus Bodenorganisation etc. . . . .	<u>244,628.56</u>
Abschreibungen . . . . .	791,467.80		3,368,825.43
Gewinn- und Verlustkonto:			
Gewinnvortrag 1936 . . . . .	14,720.13		
Gewinn pro 1937 . . . . .	<u>56,211.10</u>		
	<u>Fr. 3,383,545.56</u>		<u>Fr. 3,383,545.56</u>

# Schlussbilanz per 31. Dezember 1937

(nach erfolgter Genehmigung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen . . .	901,798.80		Aktienkapital . . . . .		800,000.—
Motoren . . .	<u>178,854.45</u>	1,080,653.25	Statutarischer Reservefonds . . . . .		43,000.—
Ersatzteile für Zellen, Motoren, Propeller, Radioeinrichtungen u. Bordinstrumente, so- wie Werkstatteinrich- tungen . . . . .		62,121.90	Haftpflicht-Reservefonds . . . . .		118,000.—
Autos, Werftmaterial, Verbrauchsmaterial u. Mobilien . . . . .		12.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds . . . . .		161,008.27
		<u>1,142,787.15</u>	Kreditoren:		
Betriebsstoffe . . . . .	22,812.90		a) Luftverkehrsgesell- schaften . . . . .	81,026.25	
Beteiligungen und Wertschriften . . . . .	5,004.—		b) Anzahlungen von Abonnenten . . . . .	23,693.80	
Debitoren und Anzahlungen . . . . .	43,879.72		c) Allgemeine Schul- den und Wertbe- richtigungen . . . . .	<u>334,612.96</u>	439,333.01
Banken . . . . .	313,255.65		Dividenden pro 1937 . . . . .		34,048.—
Postcheck . . . . .	72,856.51		Nicht erhobene Dividenden von 1936		20.—
Kasse . . . . .	6,696.58		Garantieverbindlichkeiten . . . . .		35,500.—
Garantieleistungen . . . . .	35,500.—		Gewinnvortrag auf neue Rechnung		<u>11,883.23</u>
		<u>Fr. 1,642,792.51</u>			<u>Fr. 1,642,792.51</u>

## Bericht der Kontrollstelle.

An die Generalversammlung der Aktionäre der  
„Swissair“ Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft

Zürich.

Als Kontrollstelle unterzogen wir den Rechnungsabschluß pro 1937 Ihres Unternehmens einer Prüfung.

Die Bilanz per 31. Dezember 1937 schließt beidseitig mit *Fr. 1,642,792.51* ab und die zugehörige Gewinn- und Verlustrechnung pro 1937 weist, einschließlich des Gewinn-Vortrages aus alter Rechnung von *Fr. 14,720.13* einen Gewinn-Saldo aus von *Fr. 70,931.23*.

Auf Grund unserer Prüfungen bestätigen wir, daß die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung mit den Büchern übereinstimmen, daß der Abschluß und der Vorschlag betreffend die Gewinnverteilung nach den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen aufgestellt sind, und daß die Bücher ordnungsgemäß geführt sind.

Wir beantragen Ihnen Genehmigung der vorliegenden Rechnung.

Zürich, den 7. April 1938.

Hochachtungsvoll

**Schweizerische Treuhandgesellschaft**

gez. *Buri.*      gez. *ppa. Kaller.*

## Die Flugkapitäne der SWISSAIR



*Chefpilot  
Ernst Nyffenegger  
1 165 005 km.*



*Franz Zimmermann  
1 184 721 km.*



*Walter Ackermann  
1 066 516 km.*



*Alfred Künzle  
1 007 580 km.*



*Otto Heitmanek  
899 003 km.*



*Walter Borner  
859 572 km.*

*(Kilometerleistungen bis 31. Dezember 1937)*