

Gewinn- und Verlust-Rechnungen

	31./12 1928	31./12. 1929	31./12. 1930	31./12. 1931	31./12. 1932
Debet	RM	RM	RM	RM	RM
Unkosten	100 168	94 581	82 930	77 797	57 088
Genußrechtstilgung	—	—	—	—	11 283
Schuldverschreibungs-Zinsen	10 264	9 541	8 497	9 911	—
Reingewinn einschl. Vortrag	580 602	582 779	432 796	315 837	135 755
Summa	691 034	686 901	524 223	403 544	204 126
Kredit					
Vortrag	58 123	73 850	74 500	74 996	115 537
Ertrag der Bahnen, Zinsen und verschiedene Einnahmen	632 911	613 051	449 723	328 548	88 589 ¹⁾
Summa	691 034	686 901	524 223	403 544	204 126

¹⁾ Einnahmen 2563946 RM, Ausgaben 2475357 RM.

Die Bezüge des Vorstandes und A.-R. betragen 1932 insgesamt 48308 RM.

Gewinn-Verteilung: 1928: Reingewinn 580 602 RM (davon Div. 500 800, Genußrechte 1457, Verg. A.-R. 4495, Vortrag 73 850). — 1929: Reingewinn 582 779 RM (davon Div. 500 800, Genußrechte 1342, Verg. A.-R. 6137, Vortrag 74 500). — 1930: Reingewinn 432 796 RM (davon Div. 357 800, Vortrag 74 996). — 1931: Reingewinn 315 837 RM (davon Div. 300, besondere Zuweis. an die Rückl. für Erneuerung 200 000, Vortrag 115 537). — 1932: Gewinn 135 755 RM (davon Div. auf Vorz.-Akt. 300, Vortrag 135 455).

Aus dem Geschäftsbericht 1932: Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich die Wirtschaftskrise, die schon das Ergebnis des vorhergehenden Geschäftsjahres stark beeinträchtigt hatte, im Verkehrsgewerbe verschärft bemerkbar gemacht und das Ergebnis unserer 14 Betriebe weiter ungünstig beeinflußt. Trotzdem ist es uns ohne Beeinträchtigung einer sachgemäßen Unterhaltung der Bahnanlagen durch Einsparung an persönlichen und sachlichen Ausgaben gelungen, ohne Verlust abzuschneiden. Im Personenverkehr ist während des ganzen Jahres eine Abnahme zu verzeichnen, die bei allen Bahnen ziemlich gleich stark auftrat und

in der Hauptsache durch den Ausfall des Berufsverkehrs infolge der Arbeitslosigkeit bedingt war. Auch war der Ausflugsverkehr stark eingeschränkt. Die Ende 1931 auf behördliche Veranlassung eingeführte Ermäßigung der Güterfrachtsätze hat eine Belebung des Verkehrs nicht zur Folge gehabt, vielmehr einen Einnahmerückgang gebracht. Es bestätigte sich die alte Erfahrung, daß bei rückläufiger Konjunktur der Verkehr durch Verbilligung der Beförderung nicht derartig zu steigern ist, daß die Ausfälle an Einnahmen durch Zunahme der beförderten Mengen ausgeglichen werden können. Der Verkehr war in der ersten Hälfte des Jahres ständig rückläufig. Erst in der zweiten Hälfte zeigten sich Ansätze einer leichten Besserung, die aber nicht angehalten haben. Der Kraftwagenwettbewerb macht sich im Güterverkehr immer mehr bemerkbar, weil durch die Freigabe der 50-km-Zone die Eisenbahntarife im Nahverkehr unterboten werden; aber auch im Güterfernverkehr mit Kraftwagen hat die Konzessionspflicht die erwartete verkehrsbelebende Wirkung für die Eisenbahnen nicht gehabt.

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft.

Sitz in Berlin SW 68, Lindenstraße 35.

Vorstand: Erhard Milch, Martin Wronsky; Stellv.: Karl August Freiherr von Gablenz, Walter Luz.

Prokuristen: Dr. R. Knauss, W. Issel.

Aufsichtsrat: Vors.: Dr. E. G. von Stauss, Berlin; Stellv.: Gen.-Dir. Oberbaur. Heck (Dtsche. Continental-Gasges.), Dessau; weitere Mitglieder: Ministerialrat Christiansen (Reichsluftfahrtministerium), Berlin; Staatsminister Herrmann Esser, München; 1. Bürgermeister Karl Fiehler, München; Ministerialdirektor Willy Fisch (Reichsluftfahrtministerium), Berlin; Dir. Homburg, (Luftverkehrs A.-G. Niedersachsen), Hannover; Ministerialrat Dr. Ing. h. c. Kurt Knipfer, (Reichsluftfahrtministerium), Berlin; Ministerialrat Max Koch (Reichsluftfahrtministerium), Berlin; Staatssekretär Körner (Preuß. Staatsministerium), Berlin; Ministerialrat Josef Mayer (Reichsfinanzministerium), Berlin; Ministerialdirektor Orth (Reichspostministerium), Berlin; Ministerialrat Dr. Panzeram (Reichsluftfahrtministerium), Berlin; Staatsminister Karl Pflaumer (Badisches Ministerium des Innern), Karlsruhe; Jakob Sprenger (Reichsstathalter in Hessen), Darmstadt; Direktor Adolf Stadtländer (Norddeutscher Lloyd), Bremen; Ministerialdirektor Staiger (Württembergisches Wirtschaftsministerium), Stuttgart; Oberpostrat Heinrich Thomas (Reichspostministerium), Berlin; Ministerialrat von Wedelstedt, Dresden; Direktor Dr. Kurt Weigelt (Deutsche Bank und Disconto-Ges.), Berlin.

Gegründet: Die Ges. ist hervorgegangen aus der am 15./5. 1925 gegr. u. am 20./5. 1925 eingetr. Aero Hansa Akt.-Ges., welche ihre Firma lt. G.-V. v. 6./1. 1926 wie oben änderte. Die Deutsche Lufthansa A.-G. erhielt am 15./6. 1926 ihre endgültige Konstituierung, nachdem bereits zu Ende des Jahres 1925 die beiden

Konzerne Deutscher Aero-Lloyd A.-G. und Junkers Luftverkehrs A.-G. die Zusammenarbeit in der neuen Form beschlossen hatten. Außer den an diesen Stamm-Ges. beteiligten Aktionären sind die Interessen des Reiches, der Länder u. sämtlicher deutschen regionalen Luftverkehrsges. zusammengeschlossen.

Die Ges. wird vom Reich subventioniert.

Zweck: Luftverkehr im In- u. Auslande, der Betrieb aller mit der Luftfahrt u. ihrer Förderung zusammenhängenden Geschäfte u. Einrichtungen.

Das Verkehrsprogramm auf längere Sicht umfaßt drei Reihen von Aufgaben: 1. den Transocean- und Transkontinentalverkehr; 2. die Verbindung Deutschlands mit den europäischen Wirtschaftszentren; 3. den Streckenverkehr innerhalb Deutschlands.

Besitzum: Für die Durchführung des Verkehrs standen der Ges. Ende 1932 rd. 148 Flugzeuge, darunter 42 Großverkehrsflugzeuge, zur Verfügung. Die Flugzeuge älteren Typs finden für Sonderzwecke, wie z. B. Schul-, Lichtbild-, Vermessungsflüge Verwendung.

Beteiligungen: Die Ges. ist u. a. an der ihr angegliederten Hansa Luftbild G. m. b. H. u. ferner an der Deutsch-Russischen Luftverkehrsges. m. b. H. beteiligt.

Verbände: Die Ges. ist Mitgl. der International Air-Traffic Association.

Statistik des Planverkehrs: Europadienst: 1927—1932: Beförderte Personen: 102 681, 111 115, 87 019, 76 894, 82 998, 86 578; Gepäck: 821 921, 868 460, 690 609, 639 922, 675 175, 777 825 kg; Fracht und Zeltungen: 258 464, 641 186, 1 198 790, 1 326 237, 1 343 675.