

H 13

SWISSAIR

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR AKTIENGESELLSCHAFT

BERICHT

ÜBER DAS

XX. GESCHAFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

1945



VERWALTUNGSRAT:

		(Ablauf der Amtsperiode)
Präsident:	* Dr. Alphonse Ehinger, Banquier, Basel	1947
Vizepräsident:	* Edwin Schwarzenbach, Industrieller, Rüschlikon . . .	1946
Mitglieder:	Guillaume Bordier, Banquier, Genf	1948
	* Dr. h. c. Hans Hunziker, Ing., Direktor des Zentral- amtes für den internat. Eisenbahnverkehr, Bern . . .	1948
	Paul Joerin, Mitglied der Schweizerischen Handels- kammer, Basel	1947
	Dr. Robert Labhardt, Advokat, Basel	†
	Stadtammann Dr. Konrad Peter Naegeli, St. Gallen . .	1946
	* Ing. Alfred Oehler, Industrieller, Aarau	1947
	Dr. h. c. Maurice Paschoud, Generaldirektor der SBB., Bern	1947
	Generalkonsul Fritz Schwarz, Basel.	1947
	Alphonse Simonius, Kaufmann, Basel	1947
	Dr. Rudolf Speich, Präsident des Schweiz. Bankvereins, Basel	1947
	* Albert S. Vassalli, Administrateur, Genf	1948
	Dr. Albert Wirth, Direktor der Basellandschaftlichen Kantonalbank, Liestal.	1947
	* Diese Herren bilden den Verwaltungsratsausschuss.	

KONTROLLSTELLE:

Schweizerische Treuhandgesellschaft.

DIREKTION:

Eugen Groh, Kaufmännischer Direktor,
Ulrich Keller, Vizedirektor.

PROKURISTEN:

Hans Aepli.
Hedwig Brack.
Franz Dormann.
Hans Huggler.
Charles Messmer.
Franz Zimmermann.

HANDLUNGSBEVOLLMÄCHTIGTER:

Karl Haller.

» SWISSAIR «
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bericht

des

Verwaltungsrates an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

vom 6. Juli 1946

über das zwanzigste Geschäftsjahr, vom 1. Januar bis 31. Dezember 1945



Allgemeine Entwicklung und Flugzeugpark

a) *Flugbetriebstätigkeit:*

Seit unserer letzten Berichterstattung hat unser Geschäftsverlauf nach Eintritt der Waffenruhe in Europa eine grundlegende Wendung erfahren.

Noch in den Monaten Januar bis Juni 1945 bestand wenig Aussicht auf die baldige Öffnung der europäischen Grenzen und an die unmittelbare Wiederaufnahme eines regelmässigen Strecken-Flugbetriebes war zu jener Zeit nicht zu denken. Vielmehr auferlegte uns die noch unsichere Zukunft während der letzten Kriegsmonate die Pflicht, uns weiterhin um die Aufrechterhaltung des Betriebszweiges „Arbeiten für Dritte“ zu bemühen. Damit sicherten wir einerseits unsern technischen Spezialisten die geeignete Beschäftigung und erzielten andererseits einigermassen befriedigende Einnahmen.

Unmittelbar nach Beendigung der Feindseligkeiten unternahmen wir im In- und Ausland die notwendigen Schritte, um die für die Überfliegung unserer Nachbarländer und die Landung auf fremden Flugplätzen erforderlichen Konzessionen zu erhalten. Unsere Bemühungen blieben erfreulicherweise bei den in Frage kommenden Behörden und Kommandostellen nicht ohne Erfolg. Zunächst wurden uns die Bewilligungen für den Überflug in einzelnen Fällen und nach eingehenden Verhandlungen allmählich auch die notwendigen Konzessionen für die Durchführung von Streckenflügen erteilt.

Es ist uns ein Bedürfnis, auch an dieser Stelle allen in- und ausländischen Amtsstellen und Geschäftsfreunden zu danken, die an der Verwirklichung unserer Strecken- und Sonderflugprojekte fördernd mitwirkten.

Unsere Tätigkeit im Berichtsjahre umfasste:

Den regelmässigen Streckendienst

Genf-Paris v. v.	6-mal wöchentlich, ab 30. 7. 1945, im Pool mit der Air France.
Zürich-Paris v. v.	6-mal wöchentlich, ab 30. 7. 1945, im Pool mit der Air France.
Zürich-Amsterdam v. v.	3-mal wöchentlich, ab 19. 9. 1945, von uns allein befliegen.
Zürich-London v. v.	3-mal wöchentlich, ab 29. 9. bis 4. 11. 1945, 4-mal wöchentlich, ab 5. 11. 1945, von uns allein befliegen.
Genf-London v. v.	2-mal wöchentlich, ab 5. 11. 1945, von uns allein befliegen.

Ferner die mangels regelmässiger Verbindungen durchgeführten

3 Sonderflüge	Genf-Lissabon v. v.
8 „	Genf-Barcelona v. v.
1 „	Genf-Tunis v. v.
13 „	Zürich-London v. v., sowie
11 „	Zürich-Malmö v. v. (mit techn. Zwischenlandung in Amsterdam).

Dieser erste Nachkriegs-Luftverkehr kam unter Berücksichtigung aller zu überwindenden Schwierigkeiten in einem bereits erfreulichen Umfang den Interessen der schweizerischen Wirtschaft und der Nachfrage seitens des reisenden Publikums nach raschen internationalen Verbindungen entgegen.

b) *Flugzeugpark:*

Für die Durchführung des Betriebes stand uns der nachfolgende unveränderte Maschinenpark zur Verfügung:

- 4 Douglas DC-3, 21-plätzig, 2-motorig,
- 2 Douglas DC-2, 14-plätzig, 2-motorig,
- 3 kleinere Einheiten (Dragon DH-89, Fokker FVIIA, A.C. 4), speziell für Rund- und
— Keuchhustenflüge.
- 9 Flugzeuge total.

Während der zurückliegenden, über fünf Jahre dauernden Stilliegezeit haben wir alles daran gesetzt, um unser fliegendes Material trotz der herrschenden Schwierigkeiten fortwährend in betriebsbereitem Zustande zu erhalten. Bekanntlich war es trotz wiederholten Anstrengungen nicht möglich, neues Material anzuschaffen, weil die ganze Flugzeugproduktion auf Kriegswirtschaft eingestellt war.

Wir werden an anderer Stelle dieses Berichtes (Kapitel «Weitere Entwicklung») noch auf die Frage des weiteren Ausbaus unseres Flugzeugparkes zu sprechen kommen.

Betriebsergebnis

Bevor wir auf Einzelheiten eingehen, kann hier hervorgehoben werden, dass der seit dem Spätsommer 1945 von uns wieder in Betrieb genommene Luftverkehr sowohl auf den regelmässig befliegenen internationalen Linien, als auch bei den Sonderflügen sich einer vor dem Kriege nie gekannten Nachfrage erfreute. Diese Erscheinung ist natürlich weitgehend auf das Fehlen und Ungenügen der anderen Transportmittel, dann aber auch auf das sofort nach Kriegsende sich geltend machende Reisebedürfnis zurückzuführen.

Die in der kurzen Nachkriegs-Anlaufperiode von Ende Juli bis Dezember 1945 erzielten Verkehrsleistungen, die wir nachfolgend im Vergleich zu den entsprechenden Ergebnissen der beiden letzten Vorkriegsjahre 1938 und 1939 darstellen, geben ein eindruckliches Bild der geschilderten Entwicklung:

	1938 Ganz-Jahres- Betrieb:	1939 1. Januar bis 31. August: (Kriegsausbruch)	1945 Ende Juli bis Ende Dezember
Geflogene Kilometer (einschliesslich Verdichtungs- und Sonderflüge)	1,483,794	1,189,913	376,140
Beförderte Etappenpassagiere	35,249	28,331	10,144
Befördertes Gepäck kg	504,395	391,914	179,336
Beförderte Fracht kg	136,309	102,087	83,538
Beförderte Post kg	341,318	306,445	78,411
Angebotene Tonnen-Kilometer	2,537,421	2,090,719	686,713
Ausgenützte Tonnen-Kilometer	1,409,289	1,082,604	638,377
Ausnützung	55,54%	51,78%	92,96%
Regelmässigkeit	98,67%	99,37%	99,05%

In bezug auf die Regelmässigkeit unseres Betriebes darf nicht unerwähnt bleiben, dass dank der langjährigen Erfahrung unserer bewährten Vorkriegsbesatzungen namentlich auch der Winterbetrieb, und zwar unter erschwerten Bedingungen, ohne nennenswerte Störung bewältigt werden konnte.

Bei der nachfolgenden Darstellung der aus dem Flugbetrieb 1945 erzielten Transporteinnahmen wählen wir ebenfalls als Vergleichsbasis die Jahre 1938 und 1939:

Aus Passagen und Fracht:

1938	Fr. 2,328,680.02	bei 1,483,794 km
1939	Fr. 1,663,452.35	bei 1,189,913 km
1945	Fr. 2,495,309.84	bei 376,140 km

Bei der Beurteilung dieses auffallend günstigen Ergebnisses ist zu berücksichtigen, dass unsere Flugtarife von Anfang an der sehr empfindlichen Kriegsteuerung angepasst werden mussten. Die im Vergleich zu den Vorkriegsverhältnissen relativ hohen Mehreinnahmen sind durch einen entsprechenden Mehrkostenaufwand begründet. Daneben ergibt sich aber auch eine tatsächliche Einnahmen-Verbesserung aus der bereits an anderer Stelle erwähnten starken Frequenz unserer Flugverbindungen, die in der Ausnützungsziffer von 92,96% ihren Ausdruck findet.

Die vor dem Kriege stetig ansteigende Eigenwirtschaftlichkeitskurve findet in der Betriebsentwicklung der ersten Nachkriegsmonate ihre Fortsetzung. Das prozentuale Verhältnis der reinen Betriebs-Erträge zu den Subventionen ergibt folgendes Bild:

	1938	1939	1945
Reine Betriebserträge aus Streckeneinnahmen, Bodenorganisationsdiensten etc.	83%	83%	71%
Einnahmen aus Arbeiten für Dritte und aus Personal-Detachierungen	—%	—%	14%
Somit Betriebseinnahmen	83%	83%	85%
Total Subventionen	17%	17%	15%
	<u>100%</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>

Der Verwaltungsrat möchte nicht unterlassen, auch am Ende des Geschäftsjahres 1945 allen beteiligten Behörden für ihre wertvolle Unterstützung aufrichtig zu danken, ebenso bringt er gegenüber der Direktion, den Prokuristen, den Piloten und übrigen Bordmannschaften, sowie dem gesamten technischen und kaufmännischen Personal der Gesellschaft für die unter besonders schwierigen Umständen geleistete grosse und tatkräftige Arbeit seinen Dank zum Ausdruck.

Weitere Entwicklung

a) *Technische Leitung und Personal:*

Die Wiederbesetzung des seit 1942 vakanten Postens des technischen Direktors fällt zwar in das Jahr 1946; wir möchten aber hier erwähnen, dass es dem Verwaltungsrat gelungen ist, in Herrn Dr. Gottfried von Meiss, Major i. Gst. und Instruktionsoffizier der Fliegertruppen, die ihm geeignet scheinende Persönlichkeit zu gewinnen. Der neue technische Direktor hat seine Stelle am 1. Juni 1946 angetreten. Herrn Dr. von Meiss wird künftig auch die Heranbildung des fliegerischen Nachwuchses unterstehen, und er wird seine besondere Aufmerksamkeit der Ergänzung von im internationalen Luftverkehr ausgebildeten Mannschaftsequipen zu widmen haben, was während des Krieges praktisch unmöglich war.

Der bisherige Prokurist, Herr Ulrich Keller, wurde zum Vizedirektor, ausserdem wurden die bisherige Handlungsbevollmächtigte, Fräulein Hedwig Brack sowie Herr Franz Dormann zu Prokuristen und Herr Karl Haller zum Handlungsbevollmächtigten befördert.

Die Wiederaufnahme des internationalen Flugbetriebes und die damit verbundene Erweiterung unserer Organisation war naturgemäss auch nicht ohne Einfluss auf die Entwicklung des Personalbestandes. Während wir unmittelbar vor Kriegsausbruch insgesamt 179 Angestellte und Arbeiter beschäftigten, waren es Ende Dezember 1945 deren 206. Es ist damit zu rechnen, dass die weitere Ausdehnung des Flugbetriebes auch zu einer weiteren Personalvermehrung führen wird. Heute nähert sich unser Personalbestand bereits der Zahl 400.

b) *Technisches:*

Die rasch zunehmende Ausweitung des internationalen Liniennetzes stellte uns schon bald vor die Notwendigkeit, unsern Flugzeugpark den erhöhten Anforderungen nach Möglichkeit anzupassen. Unsere Bemühungen um Anschaffung mehrerer fabrikneuer Douglas-Flugzeuge Type DC-3, waren nicht zuletzt auch auf Grund unserer guten Vorkriegsbeziehungen zum Lieferanten von Erfolg gekrönt, indem wir aus der Nachkriegsproduktion noch zwei Einheiten, ausgerüstet mit je zwei Pratt und Whitney-Motoren zu 1200 PS, erhalten konnten. Beide Maschinen, geliefert von der Douglas-Aircraft Comp., Inc., Santa Monica, trafen nach gut gelungenem Überflug auf der nördlichen Atlantikroute Mitte März und Mitte April 1946 in der Schweiz ein und stehen bereits im Streckendienst.

Überdies war uns Gelegenheit geboten — als Ergänzungs- und Übergangslösung — aus amerikanischen Armeebeständen in Europa drei nur wenig geflogene Dakota-Maschinen (Transportflugzeuge C-47B aus Douglas-Produktion/Militärtype von DC-3) käuflich zu übernehmen. Für den internationalen Linien- und Sonderflugdienst stehen uns nunmehr 10 Maschinen mit rund 200 Passagierplätzen zur Verfügung.

c) *Streckenbetrieb:*

Unsern fortgesetzten Bemühungen um die Erlangung von Strecken-Konzessionen war erfreulicherweise auch zu Anfang des Jahres 1946 Erfolg beschieden. In der Richtung Prag,

Warschau, Brüssel und Malmö konnten im Laufe des Frühjahrs die bis anhin nur mit Sonderflügen berücksichtigten Linien auf den flugplanmässigen Verkehr umgestellt werden. Wir hoffen, dass auch unsere Anstrengungen in Spanien und Portugal recht bald zur Erlangung der erforderlichen Linien-Konzessionen führen werden.

Des schweizerischen Zivilluftverkehrs warten aber noch weitere grosse Aufgaben sowohl im europäischen Bereich wie im transkontinentalen Verkehr. Es ist selbstverständlich, dass wir uns bereits seit längerer Zeit mit den erforderlichen Studien befassen. Auch sind im Hinblick auf die Bedienung eines künftigen Langstreckenverkehrs viermotorige Maschinen vom Typ DC-4 bereits bestellt worden, die gegebenenfalls auch im Überseeverkehr verwendet werden können. Mit den gleichen Maschinen wird von der Trans World Airline (T.W.A.) seit dem 8. April 1946 einmal wöchentlich auch der Kurs von New York via Paris nach Genf geführt.

Schliesslich sei hier noch erwähnt, dass wir stets bestrebt sind, in Berücksichtigung der verschiedenen preisbestimmenden Faktoren eine gesunde Tarifpolitik zu betreiben. Diese ermöglichte, in Zusammenarbeit mit den ausländischen Luftverkehrs-Gesellschaften — mit denen wir wiederum durch die I.A.T.A. International Air Transport Association verbunden sind — bereits zweimal Flugpreisreduktionen von 10% bzw. weiteren 10—20% eintreten zu lassen.

Bilanz und Amortisationen

Mit Rücksicht auf die durchgeführte rege Streckentätigkeit im verflorenen Berichtsjahre, sowie im Hinblick auf die notwendige Erweiterung des Flugzeugparkes erachten wir die für 1945 vorgesehenen Abschreibungen auf sämtlichen Anlagewerten mit insgesamt Fr. 626,061.30 als angemessen.

Damit schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1945 wie folgt ab:

Der Betriebsgewinn aus dem Jahre 1945 beträgt	Fr. 132,970.32
Hievon kommt der Verlustvortrag vom Vorjahre (1. 1. 1945) in Abzug mit	Fr. 40,109.18
Zur Verfügung der Generalversammlung bleibt ein Gewinnsaldo per 31. 12. 1945	
von	<u>Fr. 92,861.14</u>

Verwaltungsrat

Im abgelaufenen Monat August ist unser Gründermitglied Herr Dr. Robert Labhardt, Basel, seiner langen schweren Krankheit erlegen. Wir werden dem Verstorbenen, der seine wertvollen Dienste seit nahezu zwei Dezennien der Sache des Luftverkehrs zur Verfügung stellte, ein ehrendes Andenken bewahren.

Mit dem Datum dieser Generalversammlung läuft die Amtsdauer der Herren

Edwin Schwarzenbach, Vizepräsident und
Stadtammann Dr. *Konrad Peter Naegeli* ab.

Gemäss Art. 11 unserer Statuten sind diese Herren wieder wählbar.

Anträge

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

1. Den vorliegenden Jahresbericht sowie die Rechnung per 31. Dezember 1945 zu genehmigen;
2. Der Verwaltung für ihre Geschäftsführung Entlastung zu erteilen;
3. Vom ausgewiesenen Reingewinn von Fr. 132,970.32 folgende Zuweisungen vorzunehmen:
 - a) an den ordentlichen statutarischen Reservefonds . . . Fr. 14,000.—
 - b) an den Angestellten-Fürsorge-Reservefonds Fr. 30,000.— Fr. 44,000.—
verbleiben Fr. 88,970.32
abzüglich Verlustvortrag vom 1. Januar 1945/ Fr. 40,109.18
und von den verbleibenden Fr. 48,861.14
 - c) eine Dividende von 4% — unter Einschluss der 5%igen Couponsteuer zu unsern Lasten — auf das Aktienkapital von Fr. 1,000,000.— auszurichten = Fr. 40,000.—
d. h. pro Aktie brutto Fr. 21.05
./ 5% eidg. Couponsteuer zu Lasten Swissair Fr. 1.05
./ 25% eidg. Verrechnungssteuer auf Fr. 21.05 zu Lasten des Aktionärs Fr. 5.27
./ Fr. 6.32
somit netto Fr. 14.73
pro Aktie, zahlbar vom 8. Juli 1946 an gegen Coupon Nr. 13 bei folgenden Banken:
Schweiz. Bankverein, Basel und seinen sämtlichen Niederlassungen; Herren Ehinger & Cie., Basel; MM. Bordier & Cie., Genève; Basellandschaftliche Kantonalbank, Liestal; Zürcher Kantonalbank, Zürich;
 - d) sowie den von der Gesellschaft zu tragenden eidgen. Couponstempel von 5% auf der Brutto-Dividende mit Fr. 2,105.25 Fr. 42,105.25 zu entrichten;
und auf neue Rechnung vorzutragen Fr. 6,755.89
4. Die Wahlen in den Verwaltungsrat vorzunehmen, und
5. die Kontrollstelle zu wählen.

Zürich, den 20. Juni 1946.

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

Bilanz per 31. Dezember 1945

(vor Gewinnverteilung)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen		232,887.—	Aktienkapital		1,000,000.—
Motoren		88,364.—	Ordentlicher Reservefonds		59,000.—
Ersatzteile für Zellen und Motoren, so- wie Propeller, Radioeinrichtungen, Bordinstrumente, Werkstatteinrich- tungen und Verbrauchsmaterial . . .		80,266.85	Haftpflicht-Reservefonds		128,000.—
Fahrzeuge, Werftmaterial und übrige Mobilien		11.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds . . .		221,008.27
	Fr.	401,528.85	Amortisationskonto		470,145.90
Betriebsstoffe		52,104.15	Angestellten-Fürsorge-Reservefonds . .		30,000.—
Beteiligungen und Wertschriften . . .		1,501,566.50	Kreditoren:		
Debitoren und Anzahlungen		2,022,598.22	a) Anzahlungen v. Flug- scheinverkaufsstellen und Frachtkunden	42,077.85	
Banken:			b) Lieferanten, div. Kre- ditoren und transitor. Schulden	1,492,932.58	
Gesamtguthaben		1,903,580.37	c) Wertberichtigungen u. Rückstellungen	901,174.76	
Für besondere Zwecke reserviert:			d) Luftverkehrs- gesellschaften	628,133.01	3,064,318.20
Für Ansprüche ausländ., kriegsbedingt stillgeleg- ter Gesellschaften	538,032.87		Garantieverbindlichkeiten		124,500.—
Rückstellungen für un- erledigte Schadenfälle	400,000.—		Gewinnsaldo		92,861.14
Verbleiben disponible Mittel		965,547.50			
Postcheck		96,028.61			
Kasse		25,959.68			
Garantieleistungen		124,500.—			
	Fr.	5,189,833.51			Fr. 5,189,833.51

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1945.

Aufwand		Fr.	Ertrag		Fr.
Verlustvortrag v. Vorjahre		40,109.18	Betriebseinnahmen:		
Betriebsausgaben:			a) Passagier- u. Fracht- einnahmen, inkl. Son- derflüge	2,495,309.84	
a) Betriebsstoffe sowie Sa- läre an techn. u. flieg. Personal		1,663,771.69	b) Postentschädigungen	308,542.15	
b) Bodenorganisations- und allgemeine Betriebskosten		517,302.95	c) Subventionen u. Son- dervergütungen	381,350.—	
c) Versicherungsprämien	589,381.50	2,770,456.14	d) Einnahmen aus Arbei- ten für Dritte und aus Personaldetachierungen	599,815.98	
Allgemeine Unkosten und Reklame		623,014.58	e) Allgemeine Einnah- men aus Bodenorgani- sationsdiensten usw.	367,484.37	4,152,502.34
Abschreibungen		626,061.30			
Gewinn- und Verlustkonto:					
Gewinn pro 1945		132,970.32			
./. Verlustvortrag vom Vorjahre		40,109.18			
		92,861.14			
	Fr.	4,152,502.34			Fr. 4,152,502.34

Schlussbilanz vom 31. Dezember 1945

(nach erfolgter Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates)

Aktiven		Fr.	Passiven		Fr.
Flugzeuge: Zellen	232,887.—		Aktienkapital.	1,000,000.—	
Motoren	88,364.—	321,251.—	Ordentlicher Reservefonds	73,000.—	
Ersatzteile für Zellen, Motoren, sowie Propeller, Radioeinrichtungen, Bord- instrumente, Werkstatteinrichtungen und Verbrauchsmaterial		80,266.85	Haftpflicht-Reservefonds	128,000.—	
Fahrzeuge, Werftmaterial und übrige Mobilien		11.—	Kaskoversicherungs-Reservefonds	221,008.27	
			Amortisationskonto	470,145.90	
			Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	60,000.—	
			Kreditoren:		
Betriebsstoffe	52,104.15	401,528.85	a) Anzahlungen v. Flug- scheinverkaufsstellen und Frachtkunden	42,077.85	
Beteiligungen und Wertschriften	1,501,566.50	1,501,566.50	b) Lieferanten, div. Kre- ditoren und transitor. Schulden.	1,492,932.58	
Lieferanten und Anzahlungen	2,022,598.22	2,022,598.22	c) Wertberichtigungen u. Rückstellungen	901,174.76	
Anlagen:			d) Luftverkehrsgesell- schaften	628,133.01	3,064,318.20
Gesamtguthaben	1,903,580.37	1,903,580.37	Dividendenkonto	42,105.25	
Für besondere Zwecke reserviert:			Garantieverpflichtungen	124,500.—	
Für Ansprüche auslän- discher, kriegsbedingt stillgelegter Gesellschaf- ten	538,032.87	538,032.87	Gewinnvortrag auf neue Rechnung.	6,755.89	
Für Rückstellungen un- erledigter Schadenfälle ./.	400,000.—	400,000.—			
Verbleiben disponible Mittel	965,547.50	965,547.50			
Postcheck	96,028.61	96,028.61			
Kassa	25,959.68	25,959.68			
Garantieleistungen	124,500.—	124,500.—			
		Fr. 5,189,833.51			Fr. 5,189,833.51

Bericht der Kontrollstelle

An die Generalversammlung der Aktionäre der
»SWISSAIR« Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft

Zürich

Wir haben die auf den 31. Dezember 1945 beidseitig mit *Fr. 5,189,833.51* abschliessende Bilanz und die dazugehörige Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1945 geprüft und mit den ordnungsgemäss geführten Büchern sowie mit den gesetzlichen Vorschriften in Übereinstimmung befunden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist für das Geschäftsjahr 1945 einen
Gewinn aus von Fr. 132,970.32
der sich abzüglich Verlustvortrag aus dem Vorjahr von Fr. 40,109.18
auf den ausgewiesenen Gewinnsaldo reduziert von Fr. 92,861.14

Die Verwaltung schlägt folgende Gewinnverteilung vor:

Ausschüttung einer Dividende von 4,2105%	Fr. 42,105.25
(nach Abzug von 5% Couponsteuer = 4% netto)	
Statutarische Einlage in den ordentlichen Reservefonds (10% aufgerundet) .	Fr. 14,000.—
Einlage in den Angestellten-Fürsorge-Reservefonds	Fr. 30,000.—
Vortrag auf neue Rechnung	Fr. 6,755.89
	<u>Fr. 92,861.14</u>

Auf Grund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die Bilanz zu genehmigen.
Wir empfehlen ferner, den Vorschlägen bezüglich Verwendung des Gewinnes zuzustimmen.

Zürich, den 11. Juni 1946.

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Kunz ppa. Müller