



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

VIERUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1952

Organe 1952

Verwaltungsrat

Präsident: *W. Hörning, Kaufmann, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux, Direktor, Bern
Mitglieder: *S. Brawand, Regierungsrat, Bern
Ed. Büchler, Buchdrucker, Bern
Dr. E. Freimüller, Gemeinderat, Bern
J. Gauer, Hotelier, Bern
H. Hubacher, Gemeinderat, Bern
*R. Kuhn, Gemeinderat, Bern
Dr. Ch. Moser, Abteilungschef, Bern
F. Raaflaub, Alt-Gemeinderat, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
Th. Stoffer, Gemeinderat, Thun
E. Winzenried, Fabrikant, Deißwil

* Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle

Mitglieder: F. O. Althaus, Alt-Stadtbuchhalter, Bern
A. Häuptli, Alt-Subdirektor der Kantonalbank,
Bern
Ersatzmann: H. Steiner, Alt-Verwalter, Wabern

Direktion

Direktor: Dr. H. Aeschbacher, Bern

Einleitung

1952 kann als ein Jahr bezeichnet werden, welches im Fluglinienverkehr und im übrigen Flugbetrieb gegenüber dem Vorjahr eine Stabilisierung der Verhältnisse mit sich brachte. Diese Feststellung ist umso positiver zu werten, als verschiedene ungünstige Momente eine erhebliche Einbuße in den Betriebszahlen hatten befürchten lassen.

Verwaltung

Die vierte ordentliche Generalversammlung unserer Aktionäre wurde auf den 3. April 1952 nach Bern einberufen. Sie behandelte unter dem Vorsitz von Präsident W. Hörning die statutarischen Geschäfte und genehmigte den vorgelegten Jahresbericht sowie die Jahresrechnung für 1951 unter einstimmiger Entlastung der Verwaltungsorgane.

Im Anschluß an die geschäftlichen Traktanden gab der Präsident eine Orientierung über den Stand der Flugplatzfrage. Das dem Eidg. Luftamt in Auftrag gegebene Gutachten, welches die Frage des Ausbaues des Flugplatzes Bern-Belp oder dessen Verlegung in eine topographisch günstigere Gegend behandelt, ist in seinem ersten Teil erstellt. Sobald der zweite Teil des Gutachtens vorliegt, wird die Angelegenheit den zuständigen Stellen unterbreitet werden können. Ferner orientierte der Redner die Anwesenden dahin, daß die ALPAR in der Ausführung von Flügen mit Helikoptern und in der technischen Betreuung dieser Flugzeuge ein neues Tätigkeitsfeld erblicke, welchem größte Aufmerksamkeit geschenkt werden soll.

Die laufenden Geschäfte wurden im Betriebsjahr vom Verwaltungsrat in zwei Sitzungen behandelt, während der Verwaltungsratsausschuß zu acht Sitzungen einberufen werden mußte.

Propaganda

Im Berichtsjahr wurde in Inseraten der bernischen Tagespresse, worin speziell Rund- und Alpen- sowie Sonderflüge propagiert wurden, auf die Flugtätigkeit unserer Gesellschaft hingewiesen. Eine weitere Inseratenserie machte auf unsere Geschenkflugscheine aufmerksam. Sodann ist mit Beteiligung der SWISSAIR vor Beginn der Fluglinie Bern—London in einer Anzahl Zeitungen von Stadt und Kanton auf die bevorstehende Eröffnung dieser Fluglinie hingewiesen worden.

Im Juni sind mit Unterstützung der SWISSAIR, des Bernischen Hoteliervereins, des Verkehrsvereins, der BLS und SBB sowie der Wengernalp- und Jungfranbahn 13 englische Reisebüroleute zu einem viertägigen Aufenthalt nach Bern eingeladen worden. Diese Aktion diente speziell der Propagierung der Fluglinie Bern—London sowie der Bundesstadt und des Berner Oberlandes.

Rund hundert Kinder und Lehrer der stadtbernischen Schulen folgten auch in diesem Jahr unserer Einladung zu einem Rundflug über die Stadt Bern. Diese Flüge finden jeweils bei allen Beteiligten Begeisterung und Dank.

Ein Matterhornflug mit bernischen Journalisten zeigte erneut den Erfolg von Flugbeschreibungen in der Tagespresse, wie wir verschiedentlich durch Äußerungen unserer Passagiere feststellen konnten. Zwei sogenannte Volksflugtage, an welchen der Stadtrundflug zu 10 Fr. statt 15 Fr. abgegeben wurde, brachten viel Volk auf unsern Flugplatz, wobei zwanzig Flüge ausgeführt worden sind.

Ein neuer Prospekt, der wegen seiner ansprechenden Aufmachung überall gute Aufnahme fand, wurde anfangs Dezember an fast 2000 Mitglieder des bernischen Handels- und Industrievereins versandt und in einem Aufdruck speziell auf unsere Geschenkflugscheine hingewiesen. Gleichzeitig konnten wir dank des freundlichen Entgegenkommens von drei bernischen Reisebüros in deren Schaufenstern für unsere Geschenkflugscheine werben.

Auf die Herstellung eines schon seit langem geplanten Alpenflugfilmes sowie eines neuen Plakates mußte leider auch im Berichtsjahr aus finanziellen Gründen noch verzichtet werden.

Betrieb

a) Fluglinienverkehr

Auf Grund des zufriedenstellenden Ergebnisses im Sommer 1951 hat die SWISSAIR auch im Berichtsjahr den Fluglinienverkehr auf der Strecke Bern—London wieder aufgenommen. Einem Ansuchen unserer Gesellschaft entsprechend sollte die anfänglich vom 12. Juni bis 15. September vorgesehene Betriebsdauer um vierzehn Tage verlängert werden, mit Eröffnung des Linienverkehrs am 30. Mai, so daß die Verbindung wie im Vorjahr während 3½ Monaten in Betrieb stehen sollte. Leider wurde kurz vor der Betriebsaufnahme auf ausländischen Flugplätzen das Auftanken der Linienflugzeuge stark eingeschränkt, welche Maßnahme auf die ausbleibenden Flugbenzinimporte aus Amerika zurückzuführen war. Da auch London eine stark reduzierte Benzinabgabe verfügte, wurde die Linie Bern—London ebenfalls von dieser Maßnahme betroffen, so daß erst nach deren Aufhebung am 9. Juni 1952 die Linie regelmäßig beflogen werden konnte. Bis zum Ende der Saison waren 191 Kursflüge zu verzeichnen gegenüber 202 im Vorjahr.

Allgemein ist eine leicht rückläufige Tendenz im Transportergebnis der Linie festzustellen. Die Ursache der Frequenzabnahme ist vor allem in der im Frühjahr 1952 durch die englische Regierung verfügten Kürzung der Pfundzuteilung für Auslandsreisen und sodann in den von der SWISSAIR in Betrieb genommenen Nachtfluglinien Zürich—London und Genf—London mit stark reduzierten Tarifen zu suchen. Diese verbilligten Nachtkurse ab Zürich und Genf wirkten sich für Bern insofern nachteilig aus, als auch Fluggäste aus dem Einzugsgebiet von Bern davon Gebrauch machten. Trotzdem steht die Zahl der durchschnittlich pro Kursflug beförderten Passagiere nur wenig unter dem Ergebnis des letzten Jahres, was wiederum wesentlich auf die rege Propagandatätigkeit für diese Flugverbindung im Zusammenhang mit dem Besuch von englischen Reisebürobeamten aus London zurückzuführen sein dürfte.

Auch dieses Jahr war die Regelmäßigkeit der Kursflüge gut. Im ganzen sind zwei Kurse ausgefallen, welche frühzeitig von der

SWISSAIR suspendiert worden sind. Ein Kurs Bern—London mußte via Zürich, mit Maschinenwechsel in Zürich, durchgeführt werden.

Die erzielte Regelmäßigkeit ist in erster Linie den gut ausgebildeten Besatzungen der SWISSAIR und dem von der Radio Schweiz AG einwandfrei durchgeführten Flugsicherungsdienst zu verdanken. Die nützlichen Dienste der Peilstation Kernenried sowie des Funkfeuers in Uettligen seien in diesem Zusammenhang besonders hervorgehoben.

Über die Transportergebnisse des Linienverkehrs London—Bern—London 1952 geben die folgenden Zahlen Aufschluß: Während der Betriebsdauer von 3 Monaten und 7 Tagen wurden 191 Kursflüge durchgeführt, wovon 95 auf die Richtung Bern—London und 96 auf London—Bern entfallen. Total wurden hierbei 2241 Passagiere befördert oder im Durchschnitt 11,7 Personen pro Kurs. Dies entspricht im Mittel einer Ausnützung von 55,9 % der angebotenen Plätze. Ferner wurden gesamthaft 35,3 Tonnen Gepäck, 4 Tonnen Fracht und 2,4 Tonnen Post transportiert. Unter den beförderten Gütern erreichen die Fracht und die Post ungefähr die gleiche Gewichtsmenge wie im Vorjahr, während das Gewicht des Gepäcks um 7 Tonnen zurückgegangen ist. Diese Abnahme in der Gepäckbeförderung findet ihre Erklärung in der Tatsache, daß der durch die knappe Devisenzuteilung an die englischen Feriengäste bedingte kurze Ferienaufenthalt in der Schweiz eine reduzierte Gepäckmitnahme ermöglichte. Die totale Ausnützung der angebotenen Tonnage beträgt 55 %.

Zusammenfassend sei festgehalten, daß der Linienbetrieb Bern—London im Berichtsjahre mit Einsatz der Verkehrsflugzeuge DC-3 wiederum reibungslos hat durchgeführt werden können. Wenn auch das Resultat etwas weniger günstig ausgefallen ist als im Sommer 1951, so ist dem in Berücksichtigung der dafür verantwortlichen Faktoren nicht eine allzu große Bedeutung beizumessen, denn bei einer so kurzen Betriebsdauer ist das Transportergebnis den täglichen Frequenzschwankungen stärker unterworfen als bei einem Ganzjahresbetrieb.

b) Allgemeiner Flugbetrieb

Im gewerbsmäßigen Flugbetrieb unserer Gesellschaft ist gegenüber dem Vorjahr ein kleiner Rückgang zu verzeichnen. Der Grund hierfür ist im gänzlichen Ausfall der ländlichen Flugtage, für die das Interesse allgemein in der ganzen Schweiz sehr stark nachgelassen hat, sowie in dem Umstand zu suchen, daß der außerordentlich niederschlagsreiche Herbst die gerade zu dieser Jahreszeit beliebten Alpenflüge auf ein Minimum reduzierte.

Immerhin ist in 52 Flügen eine ansehnliche Zahl flugbegeisterter Passagiere des Genusses eines Alpenfluges teilhaftig geworden und hat ein bleibendes Erlebnis mit nach Hause genommen. Wiederum haben wir Sonderflüge ins Ausland, so nach Mailand, Genua, Siena, München, Rom und Paris, erfolgreich durchgeführt.

Folgende Zahlen orientieren über die Flugleistungen mit betriebseigenen Flugzeugen im Berichtsjahr:

Durchgeführte Flüge	1659
Beförderte Passagiere	2099
Geflogene Flugstunden	441

c) Flugsport und Flugtouristik

Der Schwerpunkt des Privatflugwesens auf dem Flugplatz Bern liegt im Berichtsjahr auf dem Gebiete der Schul- und Trainingsflüge. Die hierin erzielten Flugleistungen überschreiten diejenigen des Vorjahres. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß im Betriebsjahr eine größere Anzahl ausländischer Piloten ihre zum Erwerb des schweizerischen Privatpilotenbrevets vorgeschriebenen Trainings- und Prüfungsflüge in Bern absolvierten.

In 2046 Flügen (1951: 3150) wurden von Privatpiloten 1744 Passagiere (3046) befördert. Im Schulungs- und Trainingsbetrieb wurden 10 132 Flüge (7069) mit 5305 Insassen (3264), exklusive Piloten, durchgeführt. Im Segelflug wurden 2871 Flüge (3207) absolviert, und die Militärflieger hatten 829 Landungen (942) zu verzeichnen.

Flugplatzanlage

Im Berichtsjahr erfuhr das Flugfeld eine Verbesserung durch die Verlegung der normalen Start- und Landerichtung aus den Längsrichtungen SSE—NNW bzw. NNW-SSE in die Diagonalrichtung SE—NW bzw. NW—SE. Zur besseren Kenntlichmachung für die Piloten wurden zwei parallele Landestreifen mittels eingewalzter Sandbänder markiert. Diese Markierungen haben sich gut bewährt und gestatten eine wirksame Trennung zwischen Motorflug, Schulung und Schleppflügen sowie Segelflug. Die Neueinteilung wurde mit Berücksichtigung der ICAO-Normen und im Einverständnis mit dem Eidg. Luftamt vorgenommen.

Als weitere Verbesserung kann die Montage eines selbstverfertigten Drehscheinwerfers auf dem Dachgiebel der Halle I gewertet werden. Der Drehscheinwerfer erleichtert nachts oder bei unsichtigem Wetter den Flugzeugen das Anfliegen des Platzes.

Zusammen mit der gemäß Anweisung des Eidg. Luftamtes erweiterten Lanelichterreihe sind nun Nacht-Sichtflüge für Flugzeuge bis und mit Klasse DC-3 im Rahmen der ICAO-Normen möglich.

Auf Ende des Berichtsjahres wurden Arbeiten am Restaurant in Angriff genommen. Die längst schon prekären hygienischen Verhältnisse mußten auf dringliches Ersuchen des kantonalen Lebensmittelinspektorates mit erheblichem Kostenaufwand verbessert werden. So wurden Restaurant, Office, Küche und Toiletten so gut als möglich renoviert. Eine Dauerlösung ist damit nicht gefunden, denn die beiden Baracken aus dem Ersten Weltkrieg sind abbruchreif.

Zwischen der alten, ebenfalls reparaturbedürftigen Bider-Halle und der Halle I mußte eine neue Tankwagengarage mit Benzinzapfstellen errichtet werden. Die Kantonale Brandversicherungsanstalt mußte, auf Grund neuer Vorschriften über die Lagerung von Brennstoffen, die bisherige Lösung absprechen.

Sowohl die Renovationsarbeiten im Restaurant wie der Bau der Tankwagengarage werden von der Einwohnergemeinde Bern übernommen. Dagegen hat unsere Gesellschaft einen angemessenen Beitrag an die Verlegung der Benzinzapfstellen zu leisten. Entspre-

chende Kostenanteile für diese Verlegungsarbeiten entfallen auf die Benzingesellschaften. Die Arbeiten werden im Frühjahr 1953 beendet sein.

Flugzeug- und Wagenpark, Technischer Dienst

Der Flugzeugpark der ALPAR hat im Berichtsjahr zwei Änderungen erfahren.

Die einmotorige Fokker FXI, HB-ALO, mußte aus Altersgründen aus dem Betrieb genommen werden. Eine Revision an Zelle und Motor lohnt sich an diesem Flugzeug aus dem Jahre 1929 nicht mehr.

Eine sich bietende Gelegenheit wahrnehmend, erwarb die ALPAR billig ein beschädigtes Piper-Flugzeug, das in unseren Werkstätten wieder aufgebaut wurde. Damit wurde einerseits für das Werkstattpersonal Füllarbeit beschafft, und andererseits läßt sich das ursprünglich zum Wiederverkauf vorgesehene Flugzeug durch Vermietung nutzbringend einsetzen. Ein Wiederverkauf kann jederzeit getätigt werden, da die Nachfrage nach solchen Flugzeugen immer rege ist.

Damit besteht der Flugzeugpark unserer Gesellschaft auf Jahresende aus folgenden Einheiten:

- 1 zweimotoriger Koolhoven-Hochdecker FK 50, HB-AMA, 2 Prattmotoren von 450 PS, Besatzung 2 Mann, Passagierplätze 10;
- 1 einmotorige Cessna, Typ 195, Hochdecker, HB-CAS, 1 Jacobsmotor von 300 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplätze 3 bis 4;
- 1 einmotorige Cessna, Typ 170, Hochdecker, HB-CAU, 1 Continental-Motor von 145 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplätze 3;
- 1 einmotorige De-Havilland-Leopard, Hochdecker, HB-ALI, 1 Havilland-Motor von 145 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplätze 1 bis 2;
- 2 einmotorige Piper-L4, Hochdecker, HB-ALP u. HB-OSW, 1 Continental-Motor von 65 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplatz 1.

Der Wagenpark blieb im Berichtsjahr unverändert. Neben den normalen Unterhaltsarbeiten an Flugplatzanlagen, Flugzeugen und am Wagenpark kamen im Technischen Dienst eine große Anzahl

Drittaufträge zur Ausführung. Genannt seien beispielsweise ein Reparaturauftrag für ein Cessna-140- und ein Cessna-170-Flugzeug im Rechnungsbetrag von zusammen rund 16 000 Fr. Außerdem wurden unsere Hilfsleute im Zusammenhang mit den verschiedenen Verbesserungen an der Flugplatzanlage eingesetzt. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Technische Dienst während der Berichtsperiode voll beschäftigt war.

Finanzielles

Aus der im Jahresbericht enthaltenen Betriebsrechnung geht hervor, daß im Flugbetrieb ein Rückgang der Einnahmen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen ist. Dieser ist, wie bereits im Kapitel Flugbetrieb ausgeführt, einerseits auf die Benzineinschränkungen im Frühjahr, andererseits auf die Schlechtwetterlage im Herbst zurückzuführen. Diese zwei Faktoren wirkten sich ebenfalls ungünstig auf die Abteilungen Technischer Betrieb und Autoverkehr aus.

Eine Ausrichtung von Dividenden auf dem Aktienkapital kann leider auch für 1952 nicht beantragt werden.

Ausblick

Die Entwicklung des Flugverkehrs macht unaufhaltsam Fortschritte. Das Reisen im Passagierflugzeug wird immer populärer. Die für 1953 in dem gesamten europäischen Liniennetz (also einschließlich der Linie Bern—London) zur Einführung kommenden Tourist-Class-Tarife bringen eine Ermäßigung der bisherigen Flugpreise um 25 bis 30 %. Infolge dieser Maßnahme wird eine weitere Zunahme der Passagierfrequenz erwartet, die aber erst nach Erhöhung der Pfundzuteilung für Ferienreisen größeres Ausmaß annehmen kann. Durch die Einführung der modernen Turbinen-Verkehrsflugzeuge werden die Reisezeiten auf große Distanzen nochmals erheblich verkürzt. Das Propeller-Turbinenflugzeug bringt dem Reisenden

auch im Europa-Verkehr die Vorteile einer geräuscharmen und vibrationsfreien Flugreise. Ein weiterer Anreiz zur Benützung des Flugzeuges als Reisemittel ist damit gegeben. Die Zeit, da Fliegen ein Privileg begüterter Kreise war, ist endgültig vorbei. Die von den Luftverkehrsgesellschaften aller Länder beförderten Passagiere zählten 1952 nach Millionen. Alljährlich steigen auch die Frachtmengen und die beförderten Postladungen.

Diese Tatsachen können wir nicht unbeachtet lassen. Wir werden aber die Vorteile des Luftverkehrs erst ausnützen können, wenn die bernische Öffentlichkeit erkannt hat, daß ein leistungsfähiger Flughafen auch für Bern eine Notwendigkeit ist und daß ein solcher so bald als möglich erstellt werden muß. Sowenig wie im Bahn- und Straßenverkehr kann Bern im Luftverkehr nebensaus stehen. Bern hat seine Stellung als politisches Zentrum der Schweiz und als Wirtschaftszentrum eines großen und wichtigen Teiles unseres Landes auch auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu behaupten.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlußfassung:

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1952 zu genehmigen;
2. den Verlustvortrag des Vorjahres im Betrage von Fr. 2010.92 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, 14. April 1953

ALPAR
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Bern

Namens des Verwaltungsrates
der Präsident: der Direktor:
W. Hörning *Dr. H. Aeschbacher*

Flugplatz Bern-Belp					
Verkehrsausweis 1952					
	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
1. Linienverkehr	191	2 241	35 265	2 375	3 991
2. Sonderkurse (gewerbsmäßig)	43	153	255	7	5 220
3. Rundflüge (gewerbsmäßig)	378	1 197			
4. Privatflüge	2 046	1 744			
5. Schulflüge	6 371	3 484			
6. Trainingsflüge	3 761	1 821			
7. Militärflüge	829				
8. Segelflüge (Schulung und Training)	2 871				
<i>Gesamttotal</i>	16 490	10 640	35 520	2 382	9 211

Betriebsrechnung per 31. Dezember 1952

Einnahmen:

1. Vermietung und Gebühren	41 496.85	
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)	—.—	
3. Flugsicherungsdienst (Funk- und Peilbetrieb)	—.—	
4. Technischer Betrieb (Aufträge und Kommissionen) ..	59 176.43	
5. Autoverkehr, Betriebserträge und Vergütungen	13 758.—	
6. Flugbetrieb, Rund- und Sonderflüge, Abfertigungen .	57 216.54	
7. Diverse Erträge	21 079.83	
8. Beitrag der Stadt Bern	150 000.—	
Beitrag des Kantons Bern	<u>75 000.—</u>	<u>225 000.—</u>
		<u>417 727.65</u>

Ausgaben:

1. Flugplatzbetrieb, Pacht und Unterhalt	62 189.30	
2. Flugpolizeidienst, Personal und Betriebskosten	67 281.70	
3. Flugsicherungsdienst, Personal- und Betriebskosten	52 606.39	
4. Technischer Betrieb, Personal- und Betriebskosten	101 468.52	
5. Autoverkehr, Personal- und Betriebskosten	34 517.78	
6. Flugbetrieb, Personal- und Betriebskosten	64 663.96	
7. Sonderaufwendungen	—.—	
8. Abschreibungen	<u>35 000.—</u>	
		<u>417 727.65</u>

Bilanz per 31. Dezember 1952

Aktiven:

1. Kasse	5 747.67	
2. Postscheck	41 870.47	
3. Banken	5 523.—	
4. Wertschriften	4 942.—	
5. Flugzeugpark ¹	114 121.65	
6. Automobile ²	59 033.75	
7. Maschinen ³	88 596.55	
8. Büroeinrichtungen und Mobiliar ³	55 721.60	
9. Tankanlage	6 680.20	
10. Flugzeughalle II ⁴	96 312.35	
11. Flugzeughalle III	64 799.80	
12. Funkstation ⁵	90 226.18	
13. Materiallager	18 487.85	
14. Debitoren	156 926.07	
Transitorische	<u>24 760.63</u>	<u>181 686.70</u>
15. Ausgabenüberschuß		<u>2 010.92</u>
		<u>835 760.69</u>

Passiven:

1. Kapital	565 000.—	
2. Kreditoren	151 160.69	
Transitorische	<u>5 700.—</u>	<u>156 860.69</u>
3. Darlehen Stadt Bern Halle II	43 900.—	
4. Darlehen Stadt Bern Halle III	35 000.—	
5. Abschreibungen	35 000.—	
		<u>835 760.69</u>

¹ Versicherungswert Fr. 185 000.—

² Versicherungswert Fr. 66 000.—

³ Versicherungswert Fr. 265 000.—

⁴ Versicherungswert Fr. 119 700.—

⁵ Versicherungswert Fr. 91 200.—

Bericht der Kontrollstelle

Die für das Jahr 1952 gewählte Kontrollstelle hat die auf 31. Dezember 1952 abgeschlossene Jahresrechnung der

ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern

geprüft. Sowohl die Betriebsrechnung, die durch die Subventionen von Stadt und Kanton Bern ausgeglichen wird, sowie die Bilanz, die in Aktiven und Passiven mit je Fr. 835 760.69 abschließt, stimmen mit den uns vorgelegten Kontenblättern überein. Die Bucheintragungen decken sich, soweit wir dies durch zahlreiche Stichproben feststellten, mit den dazugehörigen Belegen. Die in der Bilanz aktivierten Kassa-, Postscheck- und Bankguthaben sind richtig ausgewiesen anhand des Kassabuches, des postamtlichen Ausweises und der uns vorgelegten Rechnungsauszüge der Banken. Wir überzeugten uns von dem Vorhandensein der Wertschriften und deren richtigen Bewertung.

Die nach kaufmännischen Grundsätzen geführte Buchhaltung befindet sich in Ordnung; sie ermöglicht eine klare Darstellung des Geschäftsergebnisses und der Vermögenslage der Gesellschaft.

Gestützt auf diese Wahrnehmungen empfehlen wir der Generalversammlung sowohl die Bilanz wie die Betriebsrechnung vorbehaltlos zur Genehmigung. Wir empfehlen ferner Dechargeerteilung an die verantwortlichen Organe der Gesellschaft.

Bern, 21. April 1953

Die Kontrollstelle:

F. Althaus A. Häuptli