



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

FÜNFUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1953

Organe 1953

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 W. Siegenthaler, Regierungsrat, Bern Th. Stoffer, Gemeinderat, Thun H. Winzenried, Fabrikant, Deißwil

* Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle

Mitglieder:	F. O. Althaus, alt Stadtbuchhalter, Bern A. Häuptli, alt Subdirektor der Kantonallbank, Bern
Ersatzmann:	H. Luginbühl, Stadtbuchhalter, Bern

Direktion

Direktor:	Dr. H. Aeschbacher, Bern
-----------	--------------------------

Einleitung

Am Ende des Jahres 1953 — das den Beginn des 25. Geschäftsjahres unserer Gesellschaft mit sich brachte — können wir mit Genugtuung feststellen, daß nicht nur der Flugstreckenverkehr, sondern auch der übrige Flugbetrieb sich erneut in aufsteigender Linie bewegen. Diese Tatsache schafft für die nahe Zukunft und die mit ihr verbundenen Berner Flugverkehrsprobleme positive Voraussetzungen.

Verwaltung

Am 26. Mai 1953 fand in Bern unter dem Vorsitz unseres Verwaltungsratspräsidenten, W. Hörning, die fünfte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre unserer Gesellschaft statt. Die Versammlung erledigte die statutarischen Geschäfte. Sie stimmte den Anträgen des Verwaltungsrates zu, genehmigte Jahresbericht und Jahresrechnung für 1952 und erteilte den Verwaltungsorganen einstimmig die nachgesuchte Entlastung.

In seiner Präsidialansprache äußerte sich der Vorsitzende zu aktuellen Problemen des Berner Flugverkehrs und der Flugplatzfrage. Auch konnte er auf die bevorstehende Gründung der Schweizerischen Helicopter-Gesellschaft hinweisen, an welcher sich auch unsere Gesellschaft beteiligt hat.

In drei Sitzungen hat der Verwaltungsratsausschuß und in einer Sitzung der Verwaltungsrat die laufenden Geschäfte behandelt.

Leider hat unsere Gesellschaft durch den Tod von Herrn F. Raaflaub, welcher am 5. August gestorben ist, einen schmerzlichen Verlust erlitten. Herr Raaflaub war seinerzeit maßgeblich an der Gründung der «Flugplatzgenossenschaft Bern» beteiligt, die er auch im Auftrage der städtischen Behörden nach Kräften förderte. Persönlich hat sich Herr Raaflaub dann als erster Präsident zur Verfügung gestellt und dieses Amt bis zum Jahre 1949 bekleidet. Anschließend war er bis zu seinem Heimgang ein geschätzter Mitarbeiter in unserem Verwaltungsrat.

Durch sein großes persönliches Interesse für alle Fragen des Flugwesens und seine stete Bereitschaft, für die Belange des Flugplatzes und des Berner Flugbetriebes einzustehen und dafür auch die erforderlichen Mittel vorzusehen und in den Behörden zu vertreten, hat sich Herr Raaflaub bleibende Verdienste um die Entwicklung des Flugverkehrs in Bern erworben. Dieser Verdienste möchten wir auch an dieser Stelle ehrend gedenken.

Propaganda

Mit den uns für Propaganda zur Verfügung stehenden Mitteln haben wir im Berichtsjahr vor allem durch Inserate in der bernischen Presse auf unsere Flugtätigkeit aufmerksam gemacht. Jeweils vor Festzeiten (Ostern und Weihnachten) wiesen wir in einer Inseratenserie auf unsere Geschenkgutscheine hin.

Vor Wiedereröffnung der Fluglinie Bern—London wurde ferner unter Beteiligung der Swissair in der Tagespresse von Stadt und Kanton die bevorstehende Betriebsaufnahme dieser wichtigen Flugverbindung bekanntgegeben.

Es sei auch an dieser Stelle besonders anerkannt, daß die bernischen Zeitungen unseren Einsendungen über Flugbetriebsergebnisse und besondere Vorkommnisse immer bereitwillig Raum gewähren.

Im April begab sich sodann eine Delegation des Regierungsrates und des Gemeinderates sowie von Vertretern unserer Gesellschaft nach London, wo mit den führenden Kreisen des Reiseverkehrs erneut Kontakt genommen wurde. Ein größerer Anlaß brachte uns dort mit rund 200 Reisebürofachleuten zusammen. Der Erfolg dieser Aktion war eindeutig, wie die gute Frequenz der Fluglinie Bern—London im Berichtsjahr bewiesen hat.

Die traditionelle Einladung von rund hundert Schülern und Lehrern der stadtbernischen Schulen zu einem Flug über unsere schöne Stadt fand auch in diesem Jahre wieder volle Anerkennung und Dank. Bis Ende 1953 sind nun total 500 Schulkinder mit uns geflogen.

Im weitem waren wir an der bernischen Ausstellung BEA vertreten und haben dort mit Vergrößerungen von Alpenflugaufnahmen für unsere Alpenflüge geworben.

Das Luftreisebüro der Swissair stellte uns eines der Schaufenster in der Eingangshalle des Hauptbahnhofs Bern zweimal während je eines Monats zur Verfügung. Auch in den Schaufenstern der bernischen Reisebüros haben wir im Monat Dezember für unsere Geschenkgutscheine werben können. Von Mitte November bis Weihnachten konnten wir in den Räumen einer Berner Firma mit der Ausstellung eines Flugzeugmotors, von Flugzeugmodellen sowie Vergrößerungen von Alpenflugphotographien für die Festzeit auf unsere Geschenkbons aufmerksam machen.

Betrieb

a) *Linienverkehr*

Die Swissair hat auch dieses Jahr ihren regelmäßigen Fluglinienverkehr auf der Strecke Bern—London wieder aufgenommen. Sie darf dank der Einführung der verbilligten Touristenklasse auf ein gutes Transportergebnis zurückblicken. Die noch letztes Jahr spürbare Abwanderung auf die Nachtstrecken Zürich—London und Genf—London ist durch die international eingeführte Touristenklasse weitgehend zum Stillstand gekommen, und die Tarifsenkung hat sich für Bern vorteilhaft ausgewirkt.

Die Betriebsaufnahme erfolgte am 21. Mai (1952: 30. Mai). Bis anfangs Juni wurde die Strecke viermal wöchentlich befliegen, um ab 4. Juni bis 28. September in täglichen Kursen geführt zu werden.

Bis Ende der Saison waren 246 Kurse zu verzeichnen, wie nach Flugplan vorgesehen, gegenüber 191 Kursflügen im Vorjahr, was einer Zunahme von annähernd 30 % entspricht. Auch die pro Kurs beförderte Passagierzahl ist beträchtlich gestiegen und hat zu einem erfreulichen Abschluß der Verkehrsbilanz geführt. Es kann festgestellt werden, daß die intensive Propagandatätigkeit für diese Linie, wie die Kontaktnahme mit englischen Reisefachleuten, Hinweise mittels Einsendungen und Inseraten in der Tagespresse und Schlei-

derprospekte, ihre Früchte getragen hat und auch für die Zukunft unerlässlich ist.

Die hundertprozentige Betriebsregelmäßigkeit der Linie ist erneut den erfahrenen Besatzungen sowie dem gut unterhaltenen Maschinenpark der Swissair zu verdanken. Die Linie ist, wie in den Vorjahren, wiederum mit den bewährten DC-3-Flugzeugen befliegen worden.

Erstmalig wurde dieses Jahr die Peilstation Kernenried nicht mehr besetzt, so daß der Abstieg vom Blindflug zum Sichtflug auf der Achse Uetligen—Kernenried durch Eigenpeilung der Besatzungen zu erfolgen hatte. Dieses Verfahren wurde von den Besatzungen ausnahmslos gemeistert, was dem Ausbildungsstand des fliegenden Personals der Swissair ein gutes Zeugnis ausstellt.

Der von der Radio-Schweiz AG einwandfrei durchgeführte Flugsicherungsdienst hat an der großen Regelmäßigkeit ebenfalls einen namhaften Anteil, eine Tatsache, die auch hier gebührend erwähnt sei.

Die nachfolgenden Zahlen orientieren über das diesjährige Betriebsergebnis der Fluglinie London—Bern—London: Die Betriebsdauer erstreckte sich über 4 Monate und 8 Tage, wobei gesamthaft 246 (1952: 191) Kursflüge zu verzeichnen waren, von denen 124 Kurse auf die Strecke Bern—London und 122 auf London—Bern entfallen. Auf diesen Kursen wurden total 3902 (1952: 2241) Passagiere befördert, oder im Durchschnitt 15,8 Personen pro Kurs. Das daraus errechnete Mittel der Ausnützung der angebotenen Plätze beträgt 72 % gegenüber 55,9 % im Jahre 1952. Im weitem wurden transportiert 55,4 Tonnen Gepäck (35,3 t), 2,7 Tonnen Post (2,4 t) und 3,7 Tonnen Fracht (4 t).

b) *Gewerbsmäßiger Verkehr außer der Linie*

Im Berichtsjahr wurden außerhalb der regelmäßigen Linie 62 gewerbsmäßige Transportflüge durchgeführt, wobei 78 Passagiere und 30,4 Tonnen Fracht befördert worden sind. Die hohe Frachtonnage ist auf einen regen Transport hochwertigen Gutes zwischen England und der Schweiz zurückzuführen.

Im weitem kam unser Koolhoven-Flugzeug, im Auftrage einer ausländischen Firma, in der Umgebung von München für photogrammetrische Vermessungsflüge nochmals zu vermehrtem Einsatz.

Der fast gänzliche Ausfall an Taxiflügen ins Ausland ist dem Umstand zuzuschreiben, daß das dichter gewordene Flugliniennetz den Bedarfsluftverkehr immer mehr verdrängt. Für die nähere Zukunft sind hier kaum wesentliche Änderungen zu erhoffen.

Mit einer einzigen Ausnahme kamen im vergangenen Jahr außerhalb Berns keine Flugtage zur Durchführung. Die Abnahme der Flugtage ist eine im innerschweizerischen gewerbsmäßigen Flugbetrieb allgemein festgestellte Erscheinung.

In Zusammenarbeit mit der Schweiz. Rettungsflugwacht wurde dieses Jahr eine beträchtliche Anzahl Fallschirmabsprünge aus unseren Flugzeugen ausgeführt, die alle unfallfrei und erfolgreich beendet wurden.

Mit den betriebseigenen Flugzeugen sind im Berichtsjahr folgende Leistungen im gewerbsmäßigen Einsatz erzielt worden:

1. Transportflüge (Taxiflüge): 43 Flüge mit 49 Passagieren.
2. Rundflüge: 418 Flüge (wovon 45 Alpenflüge) mit 1446 Passagieren.
3. Andere Flüge gegen Entgelt (Photo-, Vermessungs- und Fallschirmflüge): 111 Flüge mit 187 Passagieren.
4. Übrige Flüge (Probe-, Kontroll- und Werkflüge): 30 Flüge mit 60 Passagieren.

Daraus ergibt sich ein Total von 602 Flügen mit 1742 Passagieren.

Ein dunkler Schatten trübt das Bild dieses Dienstzweiges. Unser langjähriger und verdienter Technischer Chef und alleiniger Helicopter-Pilot Raymond Gerber ist anlässlich der Durchführung eines Helicopter-Rundfluges mit zwei Passagieren mit einer in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes über die Aare gespannten elektrischen Stromleitung kollidiert und abgestürzt. Drei Tote und der Verlust des Helicopters waren zu beklagen. Die Verdienste, die sich Herr Gerber als Technischer Chef und als Helicopter-Pilot erworben hat, sind an anderer Stelle gewürdigt worden und werden auch von unserer Gesellschaft voll anerkannt.

c) Übriger Flugbetrieb (Flugsport und Flugtouristik)

Der Flugsport, einschließlich Schulung, hat im Berichtsjahr wieder einen Aufschwung genommen und steht mit 15 370 Flügen (1952: 12 178) an der Spitze des Flugbetriebes auf dem Flugplatz Bern. Diese Zahlen bedeuten kommerziell jedoch nicht viel, wichtig sind für uns, wirtschaftlich gesehen, die Ergebnisse des Linienvverkehrs. Die Zunahme des Flugsportes beruht hauptsächlich auf dem Umstand, daß der jährliche Zuwachs an neu ausgebildeten Piloten bedeutend größer ist als der Abgang. Allerdings hat auch dieses Jahr eine bemerkenswerte Anzahl ausländischer Piloten ihren Flugzeugführerschein in Bern erneuert und damit einen beträchtlichen Anteil an den hohen Flugzahlen.

Auch der Segelflug hat sich mit 2988 Flügen (1952: 2871) wiederum gut behauptet und wurde allgemein diszipliniert durchgeführt.

Bei den Militärfliegern war ebenfalls eine Zunahme der Landungen zu verzeichnen; diese beliefen sich auf 1172 gegenüber 829 im Vorjahr.

Das Gesamttotal der Flugleistungen mit betriebseigenen Flugzeugen (gewerbsmäßig, Schulung und Vercharterung) ergibt:

715 Flugstunden (1952: 441)
2815 Flüge (1952: 1659)

so daß auch hier eine erfreuliche Zunahme festzustellen ist.

Flugplatzanlage

Im Bestreben, die Flugsicherheit auch auf dem Flugplatz Bern den Normen der ICAO anzupassen, forderte die Swissair im Einverständnis mit dem Eidg. Luftamt eine Verlängerung der bestehenden Piste von 800 auf 1300 m. Dank dem Entgegenkommen der Gemeinde und des Kantons Bern kann dieser Forderung für die kommende Saison entsprochen werden. Die Erfüllung dieses Ansuchens und das erfreuliche Betriebsergebnis der Londoner Linie im

Berichtsjahr berechtigen zur Annahme, daß die Wiederinbetriebnahme der Linie auch im Sommer 1954 unseren Erwartungen entsprechen werde.

Flugzeug- und Wagenpark, Technischer Dienst

Im Vergleich zum Vorjahr hat der Flugzeugpark keine Änderungen erfahren. Obschon wir seit längerer Zeit eine Modernisierung des Flugzeugparkes anstreben, hat sich bis jetzt die Finanzierung von Neuerwerbungen nur in einzelnen besonders günstigen Fällen ermöglichen lassen. Die Anschaffung eines modernen Reiseflugzeuges für 6 bis 8 Passagiere verlangt aber finanzielle Aufwendungen, welche die uns heute gegebenen Möglichkeiten leider übersteigen. Somit hat im Berichtsjahr der Flugzeugpark aus folgenden Einheiten bestanden:

- 1 zweimotoriger Koolhoven-Hochdecker FK 50, HB-AMA, 2 Pratt-Motoren von 450 PS, Besatzung 2 Mann, Passagierplätze 10;
- 1 einmotorige Cessna, Typ 195, Hochdecker, HB-CAS, 1 Jacobs-Motor 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 und HB-OSW, 1 Continental-Motor von 65 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplatz 1.

Auch der Wagenpark ist im Berichtsjahr unverändert geblieben. Er umfaßte:

- 1 Ford-Car, 27 Sitzplätze
- 1 VW-Bus, 8 Sitzplätze
- 1 Citroën-Personenwagen, 4 bis 5 Sitzplätze
- 1 VW-Personenwagen, 4 bis 5 Sitzplätze
- 2 Jeeps (ausschließlich für Transport- und Flugplatzdienst)
- 1 Traktor

Der Technische Dienst war 1953 stark mit Revisionsarbeiten am eigenen Flugzeug- und Wagenpark beschäftigt, während die Drittaufträge, mit Ausnahme der Abfertigungsarbeiten für die Linienflugzeuge, im Vergleich zum Vorjahr niedriger ausgefallen sind. Das Hilfspersonal wurde zu Unterhaltsarbeiten an der Flugplatzanlage und zugehöriger Straßen eingesetzt, so daß das gesamte technische Personal während des ganzen Jahres vollauf beschäftigt war.

Finanzielles

Die Betriebsrechnung für das Jahr 1953 weist gegenüber dem Vorjahr eine erfreuliche Zunahme der Erträge aus dem Flugbetrieb auf. Diese ist hauptsächlich auf die vermehrte Nachfrage unserer Flugzeuge durch Drittpersonen (Schulung und Vercharterungen) zurückzuführen, wie dies deutlich aus der Zusammenstellung im Kapitel Flugbetrieb hervorgeht.

Durch Personaleinschränkungen konnten die Kosten aus dem Autobetrieb bedeutend reduziert werden, währenddem im technischen Betrieb größere Aufträge im Berichtsjahr leider ausblieben.

Ein nennenswerter Betriebsüberschuß konnte auch für 1953 nicht erzielt werden, so daß die Ausrichtung einer Dividende auf dem Aktienkapital leider nicht beantragt werden kann.

Ausblick

Wir haben im Ausblick auf das Jahr 1953 eine weitere Zunahme der Passagierfrequenz auf den europäischen Fluglinien vorausgesagt. Diese Voraussage hat sich als richtig erwiesen. Die Einführung der sog. Touristenklasse im Flugverkehr hat eine wesentliche Erweiterung des Kundenkreises der Luftverkehrsgesellschaften zur Folge gehabt, die auch für das neue Jahr erhöhte Reisendenzahlen erwarten läßt.

Schon muß aber die Feststellung gemacht werden, daß der Flugreisende wählerisch wird. Er zieht das Fliegen im neuen, mo-

derneren, größeren und schnelleren Verkehrsflugzeug vor. Es ist eine Tatsache, daß die Douglas-DC-3-Flugzeuge, obschon technisch und fliegerisch immer noch vollwertig, nicht mehr als genügend konkurrenzfähig zu den DC-6, Convairs, Viscounts usw. angesehen werden. Die DC-3 wird deshalb in wenigen Jahren ganz aus dem europäischen Liniennetz verschwinden.

Für Bern besteht aber mit der heutigen Flugplatzanlage nur so lange die Möglichkeit des Anschlusses an den internationalen Fluglinienverkehr, als DC-3-Flugzeuge im Verkehr stehen. In nächster Zukunft müssen daher die Entscheide in der Berner Flugplatzfrage fallen. Die hierfür erforderlichen grundlegenden Studien und Vorarbeiten werden voraussichtlich demnächst abgeschlossen. An den Behörden von Stadt und Kanton, an der bernischen Wirtschaft und vor allem an der weiteren Öffentlichkeit wird es liegen, die Zukunft Berns auf dem Gebiete des Luftverkehrs sicherzustellen.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1953 zu genehmigen;
2. den Verlustvortrag im Betrage von Fr. 1957.35 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, 17. Mai 1954.

ALPAR

*Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Bern*

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

Flugplatz Bern-Belp Verkehrsausweis 1953

	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i>	246	3 902	55 363	2 681	3 682
<i>B. Gewerbsmäßiger Verkehr außer den Linien</i>					
Transportflüge	62	78	5	—	30 437
Rundflüge	418	1 446			
Andere Flüge gegen Entgelt	111	187			
Übrige Flüge	30	60			
<i>C. Privater Luftverkehr</i>					
Privatflüge	7 585	5 320			
Schulung	7 795	220			
Militärflüge	1 172				
Segelflüge	2 988				
<i>Gesamttotal</i>	20 407	11 213	55 368	2 681	34 119
1952	16 490	10 640	35 520	2 382	9 211

Betriebsrechnung per 31. Dezember 1953

Einnahmen:

1. Vermietung und Gebühren	47 987.55	
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)	—	
3. Flugsicherungsdienst (Funk- und Peilbetrieb)	1 102.65	
4. Technischer Betrieb (Aufträge und Kommissionen) ..	47 181.81	
5. Autoverkehr, Betriebserträge und Vergütungen	14 113.45	
6. Flugbetrieb, Rund- und Sonderflüge, Abfertigungen .	79 429.45	
7. Diverse Erträge	19 047.70	
8. Beitrag der Stadt Bern	150 000.—	
Beitrag des Kantons Bern	<u>75 000.—</u>	225 000.—
		<u>433 862.61</u>

Ausgaben:

1. Flugplatzbetrieb, Pacht und Unterhalt	78 403.75	
2. Flugpolizeidienst, Personal- und Betriebskosten	72 169.10	
3. Flugsicherungsdienst, Personal- und Betriebskosten	42 744.31	
4. Technischer Betrieb, Personal- und Betriebskosten	82 614.65	
5. Autoverkehr, Personal- und Betriebskosten	25 086.79	
6. Flugbetrieb, Personal- und Betriebskosten	75 790.44	
7. Sonderaufwendungen	3 000.—	
8. Abschreibungen	54 000.—	
9. Einnahmenüberschuß	53.57	
		<u>433 862.61</u>

Bilanz per 31. Dezember 1953

Aktiven:

1. Kasse	8 111.57	
2. Postscheck	24 357.67	
3. Banken	6 812.20	
4. Wertschriften	49 942.—	
5. Flugzeugpark ¹	90 547.40	
6. Automobile ²	47 033.75	
7. Maschinen ³	78 941.10	
8. Büroeinrichtungen und Mobiliar ³	48 592.90	
9. Tankanlage	6 180.20	
10. Flugzeughalle II ⁴	93 812.35	
11. Flugzeughalle III	62 299.80	
12. Funkstation ⁵	74 226.18	
13. Materiallager	14 487.85	
14. Debitoren	166 463.19	
Transitorische	<u>14 608.13</u>	181 071.32
15. Ausgabenüberschuß 1952	2 010.92	
Abzüglich Einnahmenüberschuß 1953 .	53.57	1 957.35
		<u>788 373.64</u>

Passiven:

1. Kapital	565 000.—	
2. Kreditoren	126 313.64	
Transitorische	<u>14 700.—</u>	141 013.64
3. Darlehen Stadt Bern Halle II	42 360.—	
4. Darlehen Stadt Bern Halle III	34 000.—	
5. Personalfond	6 000.—	
		<u>788 373.64</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 unterzeichneten Rechnungsrevisoren der

ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG in Bern

haben heute deren auf 31. Dezember 1953 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft, mit den Kontenblättern und stichprobenweise mit den Belegen verglichen und vollständige Übereinstimmung festgestellt. Die Bilanz schließt in Aktiven und Passiven ab mit je Fr. 788 373.64, die Betriebsrechnung mit einem Einnahmenüberschuß von Fr. 53.57, der auf den noch nicht getilgten Defiziten früherer Jahre im restanzlichen Betrage von Fr. 2010.92 in Abzug gebracht wird. Der mit Fr. 24 357.67 aktivierte Postschecksaldo deckt sich mit dem postamtlichen Ausweis und die Bankguthaben von Fr. 6812.20 mit den uns vorgelegten Bankauszügen. Die Wertchriften wurden uns vorgelegt und können mit Fr. 49 942.— als richtig bewertet bezeichnet werden.

Die Buchhaltung entspricht den gesetzlichen Vorschriften und ermöglicht ein klares Bild über das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft.

Gestützt auf diese Feststellungen beantragen wir der Generalversammlung die Genehmigung der Jahresrechnung 1953 und empfehlen Dechargeerteilung an die Geschäftsleitung.

Bern, 9. Juni 1954.

Die Kontrollstelle:

F. Althaus A. Häuptli