



**ALPAR**

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

SIEBENUNDZWANZIGSTER

**JAHRESBERICHT**

**1955**

## Organe 1955

### 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 Dr. F. Rothen, Direktor, Bern W. Siegenthaler, Regierungsrat, Bern Th. Stoffer, Gemeinderat, Thun H. Winzenried, Fabrikant, Deißwil

\* Mitglieder des Ausschusses

### Kontrollstelle

Mitglieder:	H. Luginbühl, Stadtbuchhalter, Bern W. Schenk, Prokurist der Kantonalbank, Bern
Ersatzmann:	E. Müller, Adjunkt des Stadtbuchhalters

### Direktion

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

## Einleitung

Da im Berichtsjahr die Wetterverhältnisse allgemein ungünstig waren, konnte der Flugbetrieb im Belpmoos nur mit Einschränkungen durchgeführt werden.

Im Linienbetrieb mußten zahlreiche Kurse wegen des durch Regenfälle aufgeweichten Terrains umgeleitet werden. Der allgemeine Flugbetrieb konnte dagegen noch einigermaßen im normalen Rahmen abgewickelt werden. Es ist aber offensichtlich, daß in nassen Sommern der Belpmoos-Flugplatz zunehmend Schwierigkeiten bereiten wird.

## Verwaltung

Am 20. Juni 1955 fand in Bern die siebente ordentliche Generalversammlung der Aktionäre unter dem Vorsitz von Verwaltungsratspräsident W. Hörning statt. An der Versammlung waren 32 Aktionäre mit 4477 von total 5750 Aktien anwesend.

Die Versammlung erledigte die statutarischen Geschäfte und genehmigte gemäß den Anträgen des Verwaltungsrates Jahresbericht und Jahresrechnung 1954. Den Verwaltungsorganen wurde unter bester Verdankung die nachgesuchte Entlastung erteilt.

Mit Ablauf des Geschäftsjahres ist Herr Subdirektor A. Häuptli aus der Kontrollstelle zurückgetreten, welcher er 26 Jahre als Mitglied angehörte. Der Präsident dankte dem Scheidenden für seine langjährige wertvolle Mitarbeit. Die Kontrollstelle wurde von der Versammlung wie folgt bestellt: Mitglieder: H. Luginbühl, Stadtbuchhalter, und W. Schenk, Bankprokurist; Ersatzmann: E. Müller, Adjunkt des Stadtbuchhalters.

In seiner Orientierung über die Tätigkeit der Gesellschaft erwähnte der Vorsitzende den Verkauf eines unserer Flugzeuge und dessen im Verlaufe des Jahres erfolgten Ersatz. Nach einem Hinweis auf die Fluglinie Bern—London äußerte sich der Vorsitzende auch

zur Flugplatzfrage. Er erwähnte im besonderen die Bildung der Flugplatzkommission unter dem Präsidium von Herrn Regierungsrat W. Siegenthaler und das in Auftrag gegebene verkehrswirtschaftliche Gutachten.

Verwaltungsrat und Ausschuß wurden im Berichtsjahr zu je 2 Sitzungen einberufen.

## Propaganda

Die positiven Ergebnisse, welche 1953 mit einer Sonderaktion in London erzielt worden sind, haben uns veranlaßt, auch im Berichtsjahr wieder etwas Ähnliches zur Propagierung der Flugverbindung von London nach Bern zu organisieren.

Mitte April reiste eine Berner Delegation, bestehend aus Vertretern des Regierungsrates, des Gemeinderates, des Verkehrsvereins der Stadt Bern und des Berner Oberlandes sowie von unserer Gesellschaft, in Begleitung des Röseligartenchors, mit der Swissair nach London. Hier wurde auf Grund eines drei Tage umfassenden Programmes mit den Chefs wichtiger Reiseagenturen und führenden Schalterbeamten bei zwei größeren Anlässen Kontakt genommen und gemeinsam mit der Swissair für die Saisonfluglinie London—Bern geworben. Bei der Durchführung der Aktion haben uns die Behörden, die Swissair und verschiedene Interessenten unterstützt, wofür wir auch an dieser Stelle danken. Der Erfolg dieser Propagandareise war auch diesmal unbestreitbar.

Um den Fluggedanken auch bei der Jugend lebendig zu halten, haben wir auch im Sommer 1955 wiederum 100 Schüler in Begleitung ihrer Lehrer zu einem Stadtrundflug eingeladen und uns außerdem an der Flugaktion der «Juwo»-Organisation beteiligt.

In unserer Inseratenpropaganda mußten wir während des Sommers infolge der andauernd schlechten Witterung stark zurückhalten. Die etwas stabilere Wetterlage in den Herbstmonaten hat uns dann zu einer Intensivierung der Inseratenkampagne in der zweiten Jahreshälfte veranlaßt. Zudem haben wir gemeinsam mit der Swiss-

air auf Beginn und während der Flugsaison eine größere Serie von Inseraten für die Fluglinie London—Bern in der Berner Presse erscheinen lassen. Daneben weisen wir jeweilen bei speziellen Veranstaltungen, wie z. B. verbilligten Rundflügen, sowie während der Oster- und Weihnachtszeit auf unsere Geschenkgutscheine in Sonderinseraten hin.

Dank dem Entgegenkommen der Swissair konnten wir auch im Berichtsjahr während der Monate Juni und Dezember in einem Schaufenster des Luftreisbüros im Hauptbahnhof für unsere Alpenflüge werben. An der bernischen Ausstellung BEA waren wir mit Alpenflugaufnahmen und durch Werbetexte in der Eingangshalle vertreten.

## Betrieb

### a) *Linienverkehr*

Die diesjährige Betriebsdauer des von der Swissair betriebenen Fluglinienverkehrs London—Bern—London erstreckte sich über die Zeit vom 26. Mai bis 1. Oktober. Die vergangene Saison wies außergewöhnlich viele Ausfälle auf, bedingt durch die Sperrung des Flugplatzes für DC-3-Flugzeuge infolge häufiger und anhaltender Regenfälle, welche das Terrain stark aufweichten. Bei keinem dieser Ausfälle verunmöglichten die allgemeinen Wetterbedingungen Start und Landung, sondern ausschließlich der Bodenzustand. Die empfindliche Einbuße an Regelmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit ist allein diesem Umstand zuzuschreiben. Das Transportergebnis im Berichtsjahr darf also nicht im Sinne eines nachlassenden Bedürfnisses gewertet werden, sondern ist einzig infolge der Ausfälle nicht im Rahmen früherer Jahre. Von 251 vorgesehenen Kursen konnten nur 201 oder 80 % (1954 = 98 %) nach oder ab Bern geführt werden. 42 Kurse mußten nach Zürich und 8 nach Basel umgeleitet werden. 844 Passagiere (23,7 %) konnten nicht nach oder von Bern befördert werden.

Folgende Zahlen orientieren über das Betriebsergebnis des dies-jährigen Linienverkehrs London—Bern—London:

Anzahl geführte Kurse	201 (1954: 266), zusätzlich 50 Kurse umgeleitet
Passagiere	2720 (3734) zusätzlich 844 umgeleitet
Post	2,9 Tonnen (3,7)
Fracht	5 Tonnen (5,6)
Gepäck	41,7 Tonnen (56,1)

Durchschnittliche Besetzung pro Kurs: 13,5 (14)  
 Ausnutzung der angebotenen Plätze: 64,4 (67,1 %)

Erneut bewiesen die Swissair-Besatzungen und die bewährten DC-3-Flugzeuge, daß sie das Vertrauen, das man in sie setzt, in vollem Umfange verdienen. Dem hohen Können der Besatzungen, in enger Zusammenarbeit mit dem von der Radio-Schweiz AG betreuten Flugsicherungsdienst sowie mit dem für die Flugtüchtigkeit der Flugzeuge verantwortlichen Bodenpersonal, ist es zu verdanken, daß auch der diesjährige Linienbetrieb ohne den geringsten Unfall verlief.

#### b) Gewerbsmäßiger Betrieb außer den Linien

Auf diesem Verkehrszweig sind die Leistungen gegenüber dem Vorjahr ebenfalls etwas zurückgegangen, was teilweise auf die niederschlagsreichen Sommermonate zurückzuführen sein dürfte.

Allgemein muß jedoch festgestellt werden, daß der Bedarfs-luftverkehr einerseits durch das von Jahr zu Jahr weiter ausgebauten Netz des regelmäßigen Linienverkehrs und andererseits durch die zunehmende Tätigkeit im privaten Luftverkehr eine starke Konkurrenz erfahren hat.

Mit den betriebseigenen Flugzeugen wurden in 711 Stunden 2516 Flüge ausgeführt. Davon entfallen auf:

1. Transportflüge: 14 mit 29 Passagieren
2. Rundflüge: 357 (wovon 48 Alpenflüge) mit 1042 Passagieren

3. andere Flüge gegen Entgelt (Photoflüge und Flüge mit Fallschirmabspringern): 50 mit 68 Passagieren
4. übrige Flüge (Probe-, Kontroll-, Werk- und Trainingsflüge): 75 mit 33 Passagieren
5. Vercharterungen: 2020 Flüge.

#### c) Privater Flugbetrieb

Die nachteiligen Folgen der schlechten Wetterverhältnisse, die sich im Linienverkehr und im gewerbsmäßigen Verkehr außer den Linien auswirkten, haben dem privaten Flugbetrieb keinen Abbruch getan. Die Flugleistungen, die in der Schulung und Vercharterung erzielt wurden, bewegen sich annähernd auf derselben Höhe wie letztes Jahr, und im Segelflug übertreffen sie diese noch. An diesen Leistungen haben die fliegerischen Vorunterrichtskurse einen wesentlichen Anteil.

Folgende Zahlen geben Aufschluß über den privaten Flugbetrieb auf dem Flugplatz Bern:

Schulungs- und Privatflüge	16 832 (1954: 17 385) mit 2878 <sup>1</sup> Passagieren (5063)
Segelflüge	4 385 (1954: 3021)

<sup>1</sup> Nicht voll erfaßt.

Im Militärflugwesen sind 862 Flüge zu verzeichnen gegenüber 936 im Jahre 1954.

#### d) Beteiligungen

Die «Heliswiss», Schweizerische Helicopter AG, die auf dem Flugplatz Bern beheimatet und mit unserer Gesellschaft zum Teil in Personalunion verbunden ist, kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken und weist mit ihren beiden Helikoptern die beach-

tenswerte Zahl von 685 Flugstunden und 6337 Landungen auf. Im Laufe der Schulung wurden 7 Piloten ausgebildet, die alle mit Erfolg die Prüfung zum Erwerb des schweizerischen Helikopterbrevets bestanden haben. Diese erfreulichen Leistungen wurden erzielt dank dem willigen Einsatz der Besatzungen und des Bodenpersonals, die von uns gestellt wurden.

Die Sportfliegerschule des Berner Aero-Clubs, bei deren im Jahre 1943 erfolgter Gründung wir uns namhaft beteiligten und die mit einem Park von 8 Motor- und 7 Segelflugzeugen ausgerüstet ist, hat eine rege Aktivität entwickelt, die im Sektor Segelflug wesentlich über dem Vorjahresstand liegt.

Die ebenfalls im Belpmoos ansässige Flugtechnische Zentrale war das ganze Jahr gut beschäftigt. Im Auftrag der Kriegstechnischen Abteilung sind von ihr eine größere Serie Fallschirme betreut worden, ferner wurden Reparaturen und Revisionen an Segelflugzeugen der Sportfliegerschule Bern, der Segelfluggruppen Neuenburg und Basel, der Fliegerschulen Balair und Birrfeld ausgeführt. Das Personal wurde ferner bei Stoßbetrieb von uns zu Aushilfsarbeiten beigezogen.

### Flugzeug- und Wagenpark

Im Sommer des Berichtsjahres haben wir den Flugzeugpark durch den Ankauf eines Reiseflugzeuges vom Typ Bonanza 35 ergänzt. Dieses Tiefdeckerflugzeug mit einem Motor von 225 PS ist in den USA und Europa stark verbreitet und gehört in die Kategorie der modernen Reiseflugzeuge mit Einziehfahrwerk. Mit 260 km pro Stunde ist die Reisegeschwindigkeit recht hoch, und auch die Steigleistungen sind ausgezeichnet. Die Kabine weist große Fenster auf und gewährt Sicht nach allen Seiten. Die Bonanza ist das erste Tiefdeckerflugzeug, das die Alpar seit 20 Jahren beschafft hat. Sie hat sich besonders auch bei Alpenflügen gut bewährt. Infolge der guten Flugeigenschaften kann sie auch an Privatpiloten, die über ein genügendes Flugtraining verfügen, ausgemietet werden.

Den Wagenpark haben wir durch den Ankauf eines kleinen Kastenwagens ergänzt. Dieser wird speziell für den technischen Service bei auswärtigen Flugeinsätzen der Heliswiss verwendet.

### Flugplatzanlage

Die häufigen und starken Niederschläge des Sommers 1955 setzten den Flugplatz oft für längere Zeit teilweise unter Wasser und hatten damit die Ausfälle des Kursflugzeuges London—Bern zur Folge, weil das Terrain zu stark aufgeweicht war. Aus Sicherheitsgründen mußten 50 Kursflüge umgeleitet werden. Diese Umleitungen wirken sich natürlich ungünstig auf den Passagierverkehr aus. Es ist zu hoffen, daß die Verhältnisse 1956 wieder besser sein werden, der Fluglinienverkehr mit Bern wäre sonst ernstlich in Frage gestellt. Die von den Swissair-DC-3-Flugzeugen benützte Hauptpiste I mußte für ca. 2 Monate überhaupt außer Betrieb gesetzt werden. Um trotzdem nicht ganz auf den Linienverkehr verzichten zu müssen, wurde auf dem noch einigermaßen wasserfreien Terrain behelfsmäßig eine Starthahn von 1000 m Länge und 40 m Breite ausgesteckt, auf der die Verkehrsflugzeuge noch mit genügender Sicherheit starten und landen konnten. Die Entwässerung der Hauptpiste auf der ganzen Länge von 1300 m wurde dringliches Gebot und in verdankenswerter Weise von den städtischen Behörden noch im Sommer des Berichtsjahres in Angriff genommen, doch reichten die zur Verfügung stehenden Kredite nicht aus, um die ganze Piste zu entwässern. Es ist zu hoffen, daß ein weiterer Kredit bewilligt werden kann, um diese Arbeiten, von denen eine Wiederinbetriebnahme des Linienverkehrs abhängt, zu vollenden.

Auf Antrag des mit der Durchführung des Kontrollturmbetriebes beauftragten Flugsicherungsdienstes der Radio-Schweiz AG und im Einverständnis mit dem Eidg. Luftamt wurde bei Märchligen eine Fernempfangsanlage erstellt. Diese Radiolink-Anlage konnte bei Eröffnung des Linienverkehrs in Betrieb genommen werden und funktionierte einwandfrei. Sie leistete der Flugsicherung gute Dienste.

Als weitere Neuerung sei der Ausbau des Flugplatzrestaurants erwähnt, mit dem ein schon lange geäußelter und begründeter Wunsch des Pächters in Erfüllung ging.

Das Straßennetz in der Umgebung des Flugplatzes erforderte die jährlich auszuführenden Ausbesserungsarbeiten, ferner wurde die Verbindungsstraße zwischen Gürbe und Flugplatzgebäuden ausgebaut und mit Oberflächenbelag versehen.

### Finanzielles

Die zeitweise Sperrung des Flugplatzes für die Swissair-Kurse hat sich auch finanziell ungünstig ausgewirkt, weil die Einnahmen aus Landtaxen und die Entschädigungen für Abfertigungen sowie die Kommissionen aus Betriebsstoffverkauf einen spürbaren Ausfall erlitten. Trotzdem ist es gelungen, die Betriebsrechnung im Rahmen früherer Jahre zu halten und die Abschreibungen im budgetierten Rahmen vorzunehmen. Eine Verzinsung des Aktienkapitals kann aber auch 1955 nicht vorgenommen werden. Eine solche Verzinsung wäre erst dann möglich, wenn keine Beiträge der öffentlichen Hand mehr beansprucht werden müßten. Aus Gründen, die an dieser Stelle bereits mehrfach erörtert worden sind, kann aber damit nicht gerechnet werden.

### Ausblick

Die Entwicklung des Luftverkehrs schreitet unaufhaltsam und rasch voran. Im Gesamtrahmen der Verkehrsmittel nimmt der Luftverkehr heute bereits eine wichtige Stellung ein. In den kommenden Jahren wird sich diese noch weiter verstärken. Wichtige Zentren der Schweiz messen ihren Flugverbindungen eine große, ja sogar ausschlaggebende Bedeutung für ihr Wirtschaftsleben zu.

Die verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Grundlagen eines modernen Flugplatzes Bern werden im Rahmen des in Auftrag

gegebenen Gutachtens behandelt. Sie werden für die weitere Planung und die Lösung der Finanzierungsfragen eine wichtige Rolle spielen und auch über die Wirtschaftlichkeit des Betriebes Anhaltspunkte geben.

Infolge der zunehmenden Betriebsschwierigkeiten im Belpmoos und wegen des Verschwindens der DC-3-Verkehrsflugzeuge aus dem Verkehr wird die Verlegung des Flugplatzes zu einer immer dringlicheren Angelegenheit. Privatwirtschaft und Öffentlichkeit haben alles Interesse daran, zu einer neuen Lösung Hand zu bieten und die Zukunft von Bern 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 1955 zu genehmigen;
2. den Einnahmenüberschuß der Betriebsrechnung von Fr. 851.25 zur Reduktion des Verlustvortrages früherer Jahre von Fr. 1614.48 zu verwenden;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 8. Februar 1956

*ALPAR*  
*Flug- und Flugplatzgesellschaft AG*  
*Bern*

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

<b>Flugplatz Bern-Belp</b> <b>Verkehrsausweis 1955</b>					
	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i>	201	2 720	41 742	2 914	5 040
<i>B. Gewerbsmäßiger Verkehr außer den Linien</i>					
Transportflüge	36	141	—	—	2 721
Rundflüge	350	932			
Andere Flüge gegen Entgelt	73	75			
Übrige Flüge	324	242			
<i>C. Privater Luftverkehr</i>					
Privatflüge	7 450	2 865 <sup>1</sup>			
Schulung	9 382	13			
Militärflüge	862	—			
Segelflüge	4 385				
<i>Gesamttotal</i>	23 063	6 988	41 742	2 914	7 761
1953	20 407	11 213	55 368	2 681	34 119
1954	22 603	10 811	56 814	3 670	9 483

<sup>1</sup> Nicht vollständig erfaßt.

## Betriebsrechnung für das Jahr 1955

### Einnahmen:

	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren .....	51 809.80
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei) .....	—.—
3. Flugsicherungsdienst (Funk- und Peilbetrieb) .....	726.65
4. Technischer Betrieb (Aufträge und Kommissionen) ..	76 901.65
5. Autobetrieb, Kursfahrten und Vergütungen .....	18 847.15
6. Flugbetrieb, Rund- und Sonderflüge, Abfertigungen ..	74 045.80
7. Diverse Erträge .....	12 473.80
8. Beitrag der Stadt Bern .....	150 000.—
Beitrag des Kantons Bern .....	75 000.—
	225 000.—
	459 804.85

### Ausgaben:

1. Flugplatzbetrieb, Pacht und Unterhalt .....	84 606.30
2. Flugpolizeidienst, Personal- und Betriebskosten ....	84 105.24
3. Flugsicherungsdienst, Personal- und Betriebskosten	51 171.66
4. Technischer Betrieb, Personal- und Betriebskosten	93 980.03
5. Autobetrieb, Personal- und Betriebskosten .....	27 370.86
6. Flugbetrieb, Personal- und Betriebskosten .....	66 319.51
7. Sonderaufwendungen .....	13 400.—
8. Abschreibungen .....	38 000.—
9. Einnahmenüberschuß .....	851.25
	459 804.85

## Bilanz per 31. Dezember 1955

### Aktiven

	Fr.
1. Kasse .....	9 782.81
2. Postscheck .....	40 372.—
3. Banken .....	34 642.—
4. Wertschriften .....	66 942.—
5. Flugzeugpark <sup>1</sup> .....	102 324.50
6. Automobile <sup>2</sup> .....	51 932.75
7. Maschinenpark <sup>3</sup> .....	77 597.40
8. Büro und Mobiliar <sup>3</sup> .....	46 827.45
9. Tankanlage .....	6 180.20
10. Halle II <sup>4</sup> .....	91 812.35
11. Halle III <sup>4</sup> .....	60 299.80
12. Funkanlagen <sup>5</sup> .....	62 130.75
13. Lager Verbrauchsmaterial .....	10 041.25
14. Debitoren .....	159 046.25
Transitorische Aktiven .....	30 570.23
	189 616.48
15. Verlustsaldo 1954 .....	1 614.48
Abzüglich Einnahmenüberschuß 1955 ..	851.25
	763.23
	851 264.97

### Passiven

1. Kapital .....	565 000.—
2. Personalfonds .....	20 000.—
3. Kreditoren .....	121 770.82
Transitorische Passiven .....	35 214.15
	156 984.97
4. Abschreibungen .....	38 000.—
5. Kredite Stadt Bern .....	71 280.—
	851 264.97

<sup>1</sup> Versicherungswert Fr. 115 000.—  
<sup>2</sup> Versicherungswert Fr. 66 000.—  
<sup>3</sup> Versicherungswert Fr. 265 000.—  
<sup>4</sup> Versicherungswert Fr. 192 700.—  
<sup>5</sup> Versicherungswert Fr. 91 200.—

## Bericht der Kontrollstelle

*an die Generalversammlung der Aktionäre der «Alpar»,  
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern*

In der Eigenschaft als von der Generalversammlung gewählte Rechnungsrevisoren haben wir die vorliegende Jahresrechnung geprüft.

Die Betriebsrechnung, umfassend den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1955, schließt mit einem Einnahmenüberschuß von Fr. 851.25 ab, so daß der Verlustsaldo früherer Jahre von Fr. 1614.48 auf Fr. 763.23 gesenkt werden konnte. Die Bilanz, deren Bestände vom Vorjahr richtig übernommen wurden, weist auf Ende 1955 in Aktiven und Passiven Summen von je Fr. 851 264.97 auf. Betriebsrechnung und Bilanz stimmen mit der in bester Ordnung geführten Buchhaltung überein. Sie bringen das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften entsprechend zur Darstellung.

Für die in der Bilanz aufgeführten Postscheck- und Bankguthaben wurden uns die bezüglichen Ausweise vorgelegt. Ebenso kontrollierten wir den Bestand der Wertschriften und deren Bewertung sowie den Kassenbestand am Tage der Rechnungsrevision. Durch zahlreiche Stichproben anhand der Belege und Unterlagen überzeugten wir uns, daß die getroffenen Buchungen richtig sind.

Gestützt auf das Ergebnis unserer allseitigen Prüfung sind wir in der Lage, der Generalversammlung der Aktionäre der «Alpar», Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern, zu empfehlen, die Betriebsrechnung 1955 und die Vermögensbilanz auf 31. Dezember 1955 zu genehmigen und den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 6. Februar 1956

Die Kontrollstelle:  
W. Schenk    H. Luginbühl