



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG.

BERN

ZWEIUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1950

Organe 1950

Verwaltungsrat

Präsident: *Ed. Büchler*, Buchdrucker, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Mitglieder: *S. Brawand*, Regierungsrat, Bern
Dr. E. Freimüller, Gemeinderat, Bern
J. Gauer, Hotelier, Bern
W. Hörning, Kaufmann, 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

Kontrollstelle

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

Direktion

Direktor: *Dr. H. Aeschbacher*, Bern

Die im Jahre 1949 festgestellte Aufwärtsentwicklung im regelmäßigen Linienverkehr und bei den kommerziellen Sonderflügen hat sich im Berichtsjahre nicht fortgesetzt. Neben der gespannten internationalen Lage und den immer noch stark hemmenden Devisenvorschriften verschiedener Länder hat sich auch die un stabile Wetterlage auf den Flugbetrieb des Sommers 1950 ungünstig ausgewirkt.

Verwaltung

Die zweite ordentliche Generalversammlung, welche am 13. Juni in Bern abgehalten wurde, behandelte die statutarischen Geschäfte und genehmigte die vom Verwaltungsrat beantragte Erhöhung des Aktienkapitals von Fr. 210 000.— auf Fr. 565 000.—. An dieser Versammlung gab Herr F. Raaflaub seinen Rücktritt vom Präsidium der Gesellschaft bekannt, das er seit der Gründung der Flugplatzgenossenschaft Bern im Jahre 1929 innegehabt hat. Als seinen Nachfolger hat der Verwaltungsrat einstimmig Herrn Eduard Buehler, Buchdrucker in Bern, zum Präsidenten gewählt. Dem scheidenden Präsidenten sprach im Namen des Verwaltungsrates und der Versammlung Herr Vizepräsident P. Cardinaux den herzlichen Dank für die langjährigen wertvollen Dienste aus, die Herr F. Raaflaub unserer Gesellschaft, der früheren Flugplatzgenossenschaft Bern, und allgemein für die Entwicklung des Flugplatzes und des Flugwesens in Bern geleistet hat.

Die Versammlung wählte sodann als neues Mitglied des Verwaltungsrates Herrn Ernst Winzenried, Fabrikant, Deißwil.

Der Verwaltungsrat ist im Berichtsjahre zu vier Sitzungen zusammengetreten. Außerdem hat er am 16. September eine Besichtigung des Flughafens Zürich-Kloten unternommen, um sich in den betrieblichen Fragen und über die baulichen Anlagen eines Großflugplatzes aus eigener Anschauung ein genaues Bild machen zu können.

An seiner Sitzung vom 13. Juni hat der Verwaltungsrat sodann einen Ausschuß gewählt, bestehend aus den Herren Präsident Ed. Buehler, Vizepräsident P. Cardinaux, Regierungsrat S. Brawand und

Gemeinderat R. Kuhn. Dieser Ausschuß hat an vier Sitzungen die laufenden Geschäfte behandelt und sich auch wiederholt mit der Flugplatzfrage befaßt.

Betrieb

a) Fluglinienverkehr

Der Fluglinienverkehr ab Bern wurde am 13. Mai auf der Strecke Bern—London durch die «Swißair» wieder eröffnet, wogegen die Verbindung Bern—Basel—Brüssel von der «Sabena» nicht mehr in Betrieb genommen wurde.

Die Londoner Linie stand bis 1. Oktober im Betrieb, so daß die Betriebsdauer 4½ Monate, wie im Vorjahr, betragen hat. In der Zeit von Anfang Juni bis Mitte September ist diese Linie täglich, in der Vor- und Nachsaison dagegen dreimal pro Woche befliegen worden. Die Kurszahl erfuhr gegenüber 1949 eine Verminderung, denn die Vorausbuchungen aus England für Bern und das Berner Oberland erfolgten lange nicht im Umfange des Vorjahres. Die Erfahrung hat dann tatsächlich gezeigt, daß der Reisendenverkehr England—Schweiz in Richtung Berner Oberland bis zu 50 % zurückging, was sich auch äußerst ungünstig auf die Frequenz der Fluglinie London—Bern auswirken mußte.

Die Gründe für diesen Rückgang des Fremdenverkehrs aus England im Sommer 1950 dürften in erster Linie in der niedrigen Pfundzuteilung an Ferienreisende nach der Schweiz (50 £), im ungünstigen Sommerwetter und in der Konkurrenz gewisser ausländischer Fremdenverkehrsgebiete in preislicher Hinsicht zu suchen sein.

Die Betriebsregelmäßigkeit der Londoner Fluglinie war wie in den Jahren 1948 und 1949 auch im Berichtsjahre ausgezeichnet. Trotz teilweise ungünstigen Wettersituationen konnten alle im Flugplan vorgesehenen Kurse ausgeführt werden, eine Anzahl allerdings nur mit erheblichen Verspätungen. Wiederum verdient die ausgezeichnete Leistung der Flugzeugbesatzungen besonders hervorgehoben zu werden, und es hat auch der Flugsicherungsdienst der Radio-Schweiz AG. erneut wesentlich zum guten Gelingen bei-

getragen. Neben der üblichen Sende- und Empfangsanlage steht diesem Dienst neuerdings ein automatischer Locator-Sender zur Verfügung, der die Navigation im Raume von Bern wesentlich erleichtert. Außerdem ist versuchsweise eine sog. Voice-Anlage in Betrieb genommen worden, die dem direkten gegenseitigen Sprechverkehr zwischen Flugzeug und Boden dient.

Die Transportleistungen auf der Fluglinie London—Bern lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen:

Die Zahl der Kursflüge betrug 247, wovon 94 Kurse mit Zwischenhalt in Basel. Hierbei wurden 2373 Passagiere befördert und außerdem 41,2 Tonnen Gepäck sowie 4,4 Tonnen Fracht transportiert. Die Postladungen erreichten ein Gesamtgewicht von 0,8 Tonnen. Die Ausnützung der angebotenen Tonnage betrug 64,5 %.

Das Ergebnis ist nicht so günstig wie 1949, jedoch immer noch beachtlich, wenn man die zahlreichen Faktoren berücksichtigt, welche sich ungünstig ausgewirkt haben.

Außer dem allgemeinen Rückgang des Fremdenverkehrs aus England nach dem Oberland haben sich zweifellos auch die verbilligten Tarife für die Convair-Nachtstrecken ab London mit Zürich und Genf für die Berner Linie nachteilig ausgewirkt. Weil die Gäste aus England sich noch mehr als in früheren Jahren aufs Sparen verlegen mußten, spielte die Preisdifferenz von 8 englischen Pfund resp. 130 Schweizer Franken zwischen den billigen Nachtstrecken und der Tagesverbindung mit Bern bei den Reisedispositionen einer großen Anzahl von Passagieren zweifellos eine wesentliche Rolle.

b) Allgemeiner Flugbetrieb

Wie im planmäßigen Fluglinienverkehr, so ist auch im gewerbmäßigen Rund- und Taxiflugbetrieb eine rückläufige Frequenz gegenüber dem vergangenen Jahr festzustellen.

Um einem im Kreise Industrieller und Gewerbetreibender von Bern und Umgebung oft ausgesprochenen Wunsche gerecht zu werden, wurde im Berichtsjahr während der Sommermonate Juni bis September eine Flugverbindung Bern—Paris mit unserer Cessna 195 propagiert. Die Nachfrage war aber nicht so wie erwartet, und es

wirkte offensichtlich für die Interessenten nicht ermutigend, daß nur mit einem einmotorigen Flugzeug geflogen werden konnte. Außerdem mußten verschiedene dieser Flüge wegen außerordentlich schlechter Wetterlage in letzter Minute abgesagt werden.

Außer einigen Sonderflügen mit Passagieren können wir einen Warentransport mit zwei unserer Flugzeuge nach Paris sowie Taxi-flüge nach London, Frankfurt, Luxemburg und Mâcon verzeichnen. Auf allen diesen Flügen hat sich unser Flugzeug Cessna 195 wiederum gut bewährt.

Erstmalig hat unsere Gesellschaft im Berichtsjahr den Sommerflugbetrieb auf dem Flugplatz Saanen-Gstaad in Regie übernommen. Zu diesem Zwecke wurde für die Monate Juli und August ein Pilot nach Saanen delegiert, um von dort aus Rund- und Taxiflüge auszuführen. Die zur Verfügung stehenden Flugzeuge (1 Fairchild und 1 Piper) wurden für diese Zeit von der Sektion Saanen-Gstaad des AeCS von uns gechartert. Das Betriebsergebnis hat allerdings nicht voll unsern Erwartungen entsprochen. Immerhin sind in 36 Flügen 74 Passagiere befördert worden.

Außerhalb Berns haben wir uns an Passagierflugtagen auf folgenden Plätzen beteiligt: Lausanne, Dieterswil, Oberbottigen, Münchenbuchsee, Basel und Thörishaus. Das zunehmende Interesse an der Durchführung solcher flugsportlicher Veranstaltungen hat verschiedene Sektionen des Aero-Clubs dazu bewogen, selbständig solche Flugtage zu organisieren, was natürlich zu einer Konkurrenzierung unseres gewerbmäßigen Flugbetriebes führen muß.

Gesamthaft haben wir für 1950 folgende Flugleistungen mit unsern Flugzeugen zu verzeichnen:

Flugstunden	352
Passagiere	1562
Flüge	774

c) Flugsport und Flugtouristik

Auch 1950 ist der Platz Bern von Privatpiloten wiederum rege benützt worden. In 3303 Privatflügen sind 3538 Passagiere befördert worden. An Schul- und Trainingsflügen wurden von Bern aus

7246 mit 3412 Insassen durchgeführt, während im Segelflug 3279 Flüge und von Militärpiloten 792 Flüge absolviert wurden.

Flugplatzanlage

Die Flugplatzanlage hat im Berichtsjahre verschiedene Änderungen erfahren. An erster Stelle sind zu nennen die ausgedehnten Planierungsarbeiten auf der neuen Parzelle am südöstlichen Platzenende, die eine Verlängerung der Landepiste um 200 m gestatten. Dank wesentlicher finanzieller Unterstützung durch die städtischen und kantonalen Behörden konnten diese Arbeiten im Frühjahr 1950 begonnen und nach viermonatiger Bauzeit zum Abschluß gebracht werden. Das neue Terrain ist allerdings im Berichtsjahr für den Flugbetrieb noch nicht freigegeben worden, sondern wird sich erst im Laufe des Jahres 1951 genügend gefestigt haben, um von schweren Flugzeugen, wie DC-3 mit ihren 12 Tonnen Abfluggewicht, überrollt werden zu können.

Sodann ist beim Flugplatzrestaurant eine kleine Anlage mit Ruhebänken und Brunnen erstellt worden, wo Flugplatzbesucher sich ungestört vom übrigen Betrieb aufhalten können. Außerdem wurde an geeigneter Stelle ein Kinderspielplatz mit Geräten eingerichtet, und schließlich sind auf dem Autoparkplatz eine Anzahl Bäume gepflanzt worden, um mit der Zeit mehr Schattenplätze zu schaffen.

Die neuen Anlagen haben sich rasch einer großen Beliebtheit beim Publikum erfreut und werden besonders an Sonntagen rege benützt.

Im letztjährigen Jahresbericht erwähnten wir den Ankauf einer kleinen Kaba-Halle. Diese ist im Laufe des Berichtsjahres etwas vergrößert als Flugzeughangar zur Aufstellung auf dem Flugplatz gelangt. Die Bauarbeiten konnten auf Jahresende abgeschlossen werden. In der Halle können bis zu sechs Touristikflugzeuge mittlerer Größe untergebracht werden.

An den andern Flugplatzgebäuden, wie Hallen und Baracken, wurden im Berichtsjahre lediglich die notwendigen Unterhalts-

arbeiten ausgeführt. Leider war es nicht möglich, für die beiden baufälligen Baracken einen geeigneten Ersatz in Form eines passenden Abfertigungsgebäudes mit Restaurant zu schaffen, doch wird diese Angelegenheit mit jedem Jahre dringender.

In der Peilstation Hindelbank sind auf den Beginn der Flugsaison hin versuchsweise Sende- und Empfangsanlagen für Radiotelefonie (Voice-Anlage) installiert worden. Mit Hilfe dieser Apparate können die Stationsbeamten den direkten Sprechverkehr mit den Flugzeugen in der Nahzone von Bern aufnehmen. Dieses neue Verbindungssystem zwischen Flugzeug und Boden trägt wesentlich zur Verbesserung des Sicherungsdienstes bei und hat sich trotz der Entfernung von 25 Kilometern zwischen Flugplatz und Sendestation bewährt.

Um den Anflug von Bern bei Schlechtwetterlagen nach Möglichkeit zu erleichtern, ist sodann von der Radio-Schweiz AG. ein sogenannter « Locator », d. h. ein automatischer Positionssender, mit Standort nördlich von Bern bei Uetligen in Betrieb genommen worden. Auch diese Anlage hat sich während der Versuchsperiode in jeder Beziehung bewährt.

Durch die vorstehend erwähnten Ergänzungen der Radioinstallationen verfügt der Flugplatz Bern-Belp nun über jene unerlässlichen Flugsicherungseinrichtungen, die heute ein dem internationalen Luftverkehr dienender Flugplatz im Minimum besitzen muß.

Flugzeug- und Wagenpark

Unser Flugzeugpark hat im Berichtsjahre keine Änderungen erfahren. Außer dem im Sommer 1949 in Betrieb genommenen Metallflugzeug Cessna Typ 195, das sich weiterhin sowohl auf Alpenflügen wie auf Sonderflügen ins Ausland gut bewährte, waren auch unsere andern Flugzeuge (Koolhoven FK 50, de Havilland Leopard und Fokker F XI) weiterhin im Betrieb.

Der Wagenpark hat insofern eine Veränderung erfahren, als an Stelle eines älteren Ford-Personenwagens ein neuer Volkswagen angeschafft wurde.

Finanzielles

Die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1950 sind im Anhang zu diesem Bericht wiedergegeben. Die Ausgabenpositionen konnten gegenüber dem Vorjahr um zirka Fr. 38 000.— gesenkt werden, was auf äußerste Einsparungen und entsprechende Kostensenkung im eigenen Flugbetrieb zurückzuführen ist. Auf der andern Seite sind die Einnahmen aus eigenem und fremdem Flugbetrieb, speziell aber aus dem Fluglinienverkehr infolge Verminderung der Kursflüge, zurückgegangen. Die Verminderung erreicht den Betrag von rund Fr. 31 500.—. Der Ausgabenüberschuß der Betriebsrechnung konnte im Vergleich zum Vorjahr um Fr. 7000.— gesenkt werden. Leider war es aber nicht möglich, einen Betriebsüberschuß zu erzielen, der für die Ausrichtung einer Dividende an das Aktienkapital verwendet werden könnte. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen außerdem, daß es kaum möglich sein wird, ein wesentlich günstigeres finanzielles Betriebsergebnis zu erzielen, solange nicht eine moderne Flugplatzanlage zur Verfügung steht. Erst dann ist ein intensiverer Betrieb mit modernen Verkehrs- und Transportflugzeugen während des ganzen Jahres zu erwarten und sind höhere Betriebserträge möglich.

Ausblick

Vor Jahresfrist haben wir an dieser Stelle auf die Zusammenhänge hingewiesen, welche zwischen dem Problem der Einbeziehung von Bern in das europäische Flugstreckennetz und dem Nichtvorhandensein einer den heutigen Ansprüchen genügenden Flugplatzanlage bestehen. Die Situation hat sich in keiner Weise geändert. Die Angelegenheit wird zufolge des von Jahr zu Jahr vermehrten Einsatzes modernerer Verkehrsflugzeuge als die Douglas DC 3 durch zahlreiche Fluggesellschaften immer dringlicher.

Kann nicht bald eine Lösung gefunden werden, so wird Bern wieder aus dem europäischen Flugliniennetz ausgeschaltet, weil die dann im Betrieb stehenden Verkehrsflugzeuge die Bundesstadt in-

folge Fehlens der geeigneten Flugplatzanlage nicht mehr bedienen können.

Daß weder die bernische Bevölkerung noch die bernische Wirtschaft und daher auch nicht die Behörden eine solche Entwicklung hinnehmen können, liegt auf der Hand. Denn die Nichtbedienung von Bern durch den internationalen Luftverkehr müßte für die Stellung von Bern als Bundesstadt und als Verkehrszentrum die nachteiligsten Folgen zeitigen.

Deshalb darf erwartet werden, daß unserer Gesellschaft in ihren Bemühungen um die Lösung der Flugplatzfrage in den Kreisen der Privatwirtschaft die erforderliche Unterstützung nicht versagt werde; dann werden auch die Behörden den notwendigen Rückhalt finden, um die Unterstützung durch die öffentliche Hand, die für ein Vorhaben wie den Bau eines Flugplatzes unerlässlich ist, zu gewähren.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1950 zu genehmigen,
2. den Einnahmenüberschuß des Berichtsjahres von Fr. —.27 zur Reduktion des Verlustvortrages des Vorjahres von Fr. 2011.96 zu verwenden,
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, 30. April 1951

Flug- und Flugplatzgesellschaft AG. Bern

Namens des Verwaltungsrates,

der Präsident:	der Direktor:
<i>Ed. Bächler</i>	<i>H. Aeschbacher</i>

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1950

Einnahmen:

1. Vermietung und Gebühren		45 283.10	
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)		—	
3. Flugsicherungsdienst (Funk- und Peilbetrieb)		—	
4. Technischer Betrieb (Aufträge und Kommissionen) ..		79 045.27	
5. Autoverkehr, Betriebserträge und Vergütungen		25 249.85	
6. Flugbetrieb, Rund- und Sonderflüge	51 862.88		
Abfertigungen	14 890.90	66 753.78	
7. Diverse Erträge		762.20	
8. Beitrag der Stadt Bern	144 088.—		
Beitrag des Kantons Bern	72 044.—	216 132.—	
9. Entnahme aus dem Tilgungsfonds		20 000.—	
		<u>453 226.20</u>	

Ausgaben:

1. Flugplatzbetrieb, Pacht und Unterhalt ..	57 065.90		
Abschreibungen	6 500.—	63 565.90	
2. Flugpolizeidienst, Personal und Betriebskosten	70 242.23		
Abschreibungen	1 500.—	71 742.23	
3. Flugsicherungsdienst, Personal- und Betriebskosten	59 670.85		
Abschreibungen	13 000.—	72 670.85	
4. Technischer Betrieb, Personal- und Betriebskosten		103 384.62	
5. Autoverkehr, Personal- und Betriebskosten	36 960.41		
Abschreibungen	12 000.—	48 960.41	
6. Flugbetrieb, Personal- und Betriebskosten	66 621.87		
Abschreibungen	20 000.—	86 621.87	
7. Darlehenszinsen		6 280.05	
8. Einnahmenüberschuß		—,27	
		<u>453 226.20</u>	

Bilanz per 31. Dezember 1950

Aktiven:

1. Kassa		4 239.69	
2. Postcheck		20 065.86	
3. Banken		59 281.07	
4. Wertschriften		4 642.—	
5. Flugzeugpark ¹		122 090.35	
6. Automobile ²		71 001.05	
7. Maschinen ³		114 238.05	
8. Büroeinrichtungen und Mobiliar ³		55 587.15	
9. Tankanlage		6 680.20	
10. Flugzeughalle II ⁴		96 312.35	
11. Funkstation ⁵		109 198.55	
12. Materiallager		24 042.80	
13. Debitoren	182 612.35		
Transitorische	4 690.50	187 302.85	
14. Ausgabenüberschuß 1949	2 011.96		
Abzüglich Einnahmenüberschuß 1950 ..	—,27	2 011.69	
		<u>876 693.66</u>	

Passiven:

1. Kapital		565 000.—	
2. Tilgungsfonds		3 796.84	
3. Kreditoren	192 083.—		
Transitorische (inkl. Rückstellung für			
Abschreibungen)	68 833.82	260 916.82	
4. Darlehen der Stadt Bern		46 980.—	
		<u>876 693.66</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 1950 gewählte Kontrollstelle der

ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG., in Bern,

hat heute die auf 31. Dezember 1950 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft und Übereinstimmung mit den vorgelegten Büchern festgestellt. Sie überzeugte sich ferner stichprobenweise vom Vorhandensein der in der Bilanz aufgeführten Aktiven und von deren richtigen Bewertung. Zahlreiche Vergleiche zwischen den Buchungen und den dazugehörigen Belegen ergaben lückenlose Übereinstimmung; auf alle Fragen wurde ihr erschöpfend Auskunft erteilt. Die nach System Ruf geführte Buchhaltung gibt zu keinen Beanstandungen Anlaß; sie ermöglicht einen klaren Überblick sowohl über den Geschäftsgang als auch über die Vermögenslage der Gesellschaft.

Mit dem Fr. —.27 betragenden Betriebseinnahmen-Überschuß wurde der Verlustvortrag des Vorjahres auf Fr. 2011.69 reduziert.

Gestützt auf diesen Befund beantragt sie der Generalversammlung, es sei die Gewinn- und Verlustrechnung und die in Aktiven und Passiven mit Fr. 876 693.66 abschließende Bilanz zu genehmigen.

Sie empfiehlt ferner Dechargeerteilung an die verantwortlichen Organe der Gesellschaft.

Bern, 11. Mai 1951

Die Rechnungsrevisoren:

F. O. Althaus A. Häuptli

Flugplatz Bern-Belp Verkehrsausweis 1950

	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
1. Linienverkehr	247	2 373	41 286	845	4 390
2. Sonderkurse (gewerbsmäßig)	156	416	2 544	7	69 875
3. Rundflüge (gewerbsmäßig)	393	1 045			
4. Privatflüge	3 303	3 538			
5. Schulflüge	3 608	1 816			
6. Trainingsflüge	3 638	1 596			
7. Militärflüge	792				
8. Segelflüge (Schulung und Training)	3 279				
<i>Gesamttotal</i>	15 416	10 784	43 830	852	74 265