



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

DREIUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1951

Organe 1951

Verwaltungsrat

- Präsident: *Ed. Büchler*, Buchdrucker, Bern, bis 20. September
W. Hörning, Kaufmann, Bern, ab 21. September
- Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
- Mitglieder: *S. Brawand*, Regierungsrat, Bern
Ed. Büchler, Buchdrucker, 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. Rauflaub, 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, alt Subdirektor d. Kantonalbank, Bern
- Ersatzmann: *H. Steiner*, alt Verwalter, Wabern

Direktion

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

Einleitung

Das Jahr 1951 stand im Zeichen einer gewissen Erholung des internationalen Fluglinienverkehrs von Bern und des lokalen gewerbmäßigen Flugbetriebes, wogegen der zivile Privatflugbetrieb immer noch eine rückläufige Tendenz aufweist, wenn auch festgestellt werden darf, daß der Rückgang nicht mehr so ausgeprägt ist wie in früheren Jahren.

Verwaltung

Am 29. Mai 1951 fand in Bern die dritte ordentliche Generalversammlung unserer Gesellschaft statt. Die Versammlung wurde an Stelle des wegen Erkrankung verhinderten Präsidenten und infolge Auslandabwesenheit des Vizepräsidenten durch Herrn Regierungsrat S. Brawand, Mitglied des Verwaltungsrates, geleitet. Die Versammlung behandelte die statutarischen Geschäfte und genehmigte Jahresbericht und -rechnung für das Jahr 1950. Sie erteilte den Verwaltungsorganen einstimmig die nachgesuchte Entlastung und nahm zum Schluß Mitteilungen des Vorsitzenden über den Stand der Flugplatzfrage entgegen. Den Anwesenden wurde bekanntgegeben, daß ein neutrales Expertengutachten über die künftige Verwendungsmöglichkeit des Flugplatzes Belpmoos in Auftrag gegeben worden ist. Der Präsident unserer Gesellschaft, Herr Ed. Büchler, Buchdrucker, sah sich leider im Laufe des Jahres aus Gesundheitsrücksichten gezwungen, von seinem Amte zurückzutreten. Der Verwaltungsrat hat mit dem Ausdruck des Bedauerns dem Rücktrittsgesuch entsprochen und Herrn Büchler den besten Dank für seine geleisteten Dienste ausgesprochen. An der Sitzung vom 20. September hat der Verwaltungsrat zum neuen Präsidenten gewählt Herrn W. Hörning, Kaufmann in Bern. Als langjähriges Mitglied des Verwaltungsrates, als früherer Flugplatzchef von Bern und nicht zuletzt als aktiver Militärflieger ist Herr Hörning mit den Problemen des Flugplatz- und Flugbetriebes bestens vertraut.

Im Laufe des Berichtsjahres ist der Verwaltungsrat zu zwei Sitzungen einberufen worden, während der Verwaltungsratsausschuß insgesamt vier Sitzungen abgehalten hat, um die laufenden Geschäfte zu behandeln.

Betrieb

a) Fluglinienverkehr

Am 9. Juni, drei Wochen später als im Vorjahr, hat die SWISS-AIR den Fluglinienverkehr ab Bern auf der Strecke Bern—London wieder eröffnet. Der Betrieb wurde bis zum 17. September aufrechterhalten, so daß die Verbindung während 3¹/₂ Monaten in Betrieb stand. Gegenüber dem Vorjahr wurde eine Verkürzung der Betriebsdauer um mehr als einen Monat vorgenommen. Diese Maßnahme wurde von der SWISSAIR mit dem Hinweis auf die in der Vor- und Nachsaison wesentlich niedrigeren Reisendenzahlen begründet. Hierbei stützte sich die SWISSAIR auf die Frequenzen des Jahres 1950. Die Maßnahme hatte zur Folge, daß die Zahl der Kursflüge von 242 im Sommer 1950 auf 202 gesunken ist.

Bekanntlich hat sich in der Folge der Fremdenverkehr im Jahr 1951 gegenüber dem Vorjahr stark erholt. Diese Erholung ist auch der Frequenz der Fluglinie Bern—London zugute gekommen, was im günstigeren Transportergebnis zum Ausdruck kommt. Trotzdem die Zahl der Flugkurse um 20% gegenüber dem Vorjahr vermindert worden ist, sind mehr Reisende, Gepäck und Post befördert worden als 1950. Die durchschnittliche Ausnützung pro Kursflug war demnach wesentlich höher als im Vorsommer. Dieses bessere Ergebnis darf zu einem wesentlichen Teil auch der speziellen Propagandaaktion zugeschrieben werden, welche im Frühjahr, unter aktiver Mitwirkung der SWISSAIR, aus Hotelkreisen und von seiten der Behörden zur Durchführung kam. Einer Anzahl Reisefachleuten aus London wurde im März auf dem Luftweg ein Besuch in Bern ermöglicht, während im Mai eine Berner Delegation ebenfalls auf dem Luftweg in London einen Gegenbesuch abstattete.

Die Regelmäßigkeit des Flugdienstes Bern—London war, wie in den Vorjahren, wiederum gut. Sämtliche im Flugplan vorgesehene Kursflüge kamen zur Durchführung. Nur zwei Kurse erlitten nennenswerte Verspätungen; der eine mußte infolge äußerst ungünstiger Wetterverhältnisse im Einflugsektor von Bern längere Zeit auf Landeerlaubnis warten, der andere, weil eine DC 3 beim Rollen zum Start auf dem Belpmoos im aufgeweichten Terrain versank und es einige Zeit dauerte, bis sie wieder flottgemacht werden konnte.

Wenn der Flugdienst auch im Berichtsjahr wiederum ohne wesentliche Schwierigkeiten abgewickelt werden konnte, so ist dies — neben dem Können der Besatzungen — dem guten Funktionieren des von der Radio Schweiz AG betreuten Flugsicherungsdienstes zuzuschreiben. Auch die Flugsicherungsanlagen in Kernried wie der Locator in Uettiligen haben einwandfrei funktioniert und den mit Funk ausgerüsteten Flugzeugen im Anflug von Bern gute Dienste geleistet. In steigendem Maße dient der Flugsicherungsdienst von Bern auch Flugzeugen des Transitverkehrs auf der Route Genf—Zürich. Er hat sich aber auch schon für Flugzeuge, die von Norden kommend, andere schweizerische Flugplätze anfliegen, als äußerst nützlich für die Abgabe und Kontrolle von Peilungen erwiesen.

Die Transportergebnisse der Fluglinie Bern—London im Sommer 1951 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Zahl der Kursflüge betrug 202. Wie im Flugplan vorgesehen, sind alle Kurse direkt geflogen worden. Während der ganzen Betriebsdauer verkehrten täglich zwischen Bern und London in jeder Richtung ein Kurs.

Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 2494 oder im Durchschnitt 12,3 Personen pro Kurs, was einer Platzbelegung von 60% entspricht. Das transportierte Gepäck erreicht ein Gewicht von 42,6 Tonnen und die Luftfracht von 3,9 Tonnen, während die Postladungen mit 2,4 Tonnen ausgewiesen werden. Gepäck und Fracht entsprechen ungefähr der Transportmenge des Vorjahres, die Postsendungen dagegen haben fast genau das dreifache Gewicht erreicht. Die gesamte angebotene Tonnage ist mit 68% ausgenutzt

worden, womit die guten Ausnutzungsgrade der Jahre 1948 und 1949 erneut erreicht worden sind.

Dieses relativ günstige Resultat darf aber nicht zu der Annahme verleiten, daß die Führung der Fluglinie Bern—London nun für die Zukunft gesichert sei. Sie ist es nämlich nur so lange, als Flugzeuge der Type DC 3 von der SWISSAIR im Linienverkehr eingesetzt werden. Bekanntlich soll aber auch eine Erneuerung des Parks an Flugzeugen des Kontinentalverkehrs vorgenommen werden. Man muß sich in Bern deshalb Rechenschaft darüber geben, daß diese neuen Flugzeugtypen den Flugplatz Belpmoos nicht mehr benützen können. Die nächsten Jahre werden Aufschluß darüber geben, wie lange die Verbindung von Bern mit London aufrechterhalten werden kann. Dies hängt wesentlich davon ab, bis zu welchem Zeitpunkt das Verkehrsflugzeug Douglas DC 3 noch im Linienverkehr eingesetzt wird. Ein moderner Ersatz für den DC 3 mit gleich günstigen Start- und Landeeigenschaften existiert bisher noch nicht.

Daß die Verbindung London—Bern die einzige Fluglinie zwischen England und der Schweiz darstellt, die noch mit DC-3-Flugzeugen betrieben wird, während alle andern Linien nach Genf und Zürich mit Convair, DC 4, DC 6 usw. befliegen werden, sei hier mit Rücksicht auf die Konkurrenz anderer schweizerischer Zentren einmal vermerkt. Auch die preislich günstigen Nachtflüge zwischen London und Genf sowie Zürich haben zur Folge, daß immer wieder um die Existenz der Berner Linie gekämpft werden muß und besondere Maßnahmen zu deren intensiven Propägierung sich immer wieder als notwendig erweisen.

b) Allgemeiner Flugbetrieb

Die gewerbsmäßigen Rundflüge und die Sonderflüge haben im Berichtsjahr 1951 wieder zugenommen.

Von seiten unserer Gesellschaft sind 59 Alpenflüge mit erneutem Erfolg unternommen worden, während Sonderflüge nach Cannes (dreimal), Nîmes, Stuttgart, Baden-Baden, Freiburg i. Br. und Montpellier auf Bestellung von Kunden hin ausgeführt wurden. Bei diesen Flügen kam ausschließlich das Cessna-Flugzeug

Type 195 zum Einsatz, dessen gute Eigenschaften bei einer Außenlandung unter Beweis gestellt wurden, welche infolge einbrechender Dunkelheit und schlechter Sicht anlässlich des Fluges von Montpellier nach Bern in der Nähe von Lyß vorgenommen werden mußte.

Unser aus dem Jahr 1929 stammendes Fokkerflugzeug HB-ALO konnte im Berichtsjahr nochmals nutzbringend verwendet werden, als es galt, in Deutschland photogrammetrische Vermessungsflüge zu unternehmen. Für diese «Arbeit» hat sich das Flugzeug durchaus bewährt, und die Flüge konnten mit befriedigendem Ergebnis abgeschlossen werden, trotzdem sie durchwegs in Höhen über 3500 m führten und die Wetterlage für solche Höhenflüge im allgemeinen ungünstig war.

Wie im Vorjahr, so unternahmen wir auch im Berichtsjahr wiederum verschiedentlich Flüge ab Saanen-Gstaad, wo wir im Winter und Sommer den Flugplatzbetrieb betreuten. Sodann haben wir uns wiederum an verschiedenen Passagierflugtagen beteiligt, und zwar an Veranstaltungen in Bern-Beundenfeld, Interlaken, Thörishaus, Mühleberg, Schüpfen, Kerzers, Zollbrück und Lausanne.

Unsere eigenen Flugzeuge haben im Berichtsjahr folgende Leistungen zu verzeichnen:

Durchgeführte Flüge	1158
Beförderte Passagiere	2555
Geflogene Flugstunden	480

Außerdem haben wir verschiedentlich Flugzeuge anderer Besitzer gechartert und damit in 408 Flügen 97 Flugstunden geflogen, wobei 357 Passagiere mitflogen. Der Einsatz erfolgte vorwiegend an Flugveranstaltungen, wenn unser eigener Flugzeugpark nicht ausreichte.

c) Flugsport und Flugtouristik

Auf dem Gebiete des Flugsports — insbesondere auch der Schulung — und der Flugtouristik war auf dem Flugplatz Bern im Berichtsjahr eine Aktivität zu verzeichnen, die nicht ganz an die

Ergebnisse des Vorjahres heranreicht, aber trotzdem recht erfreulich ist.

Die Privatpiloten unternahmen 3150 Flüge (1950: 3303) mit 3046 Passagieren (3538). Bei der Schulung waren 7069 Flüge (7246) mit 3264 Insassen (3412) zu verzeichnen. Mit total 3207 Starten (3279) war die Tätigkeit der Segelflieger praktisch gleich groß wie 1950, wogegen die Militärflüge von 792 auf 942 zugenommen haben.

Flugplatzanlage

Nachdem im Vorjahr verschiedene größere Arbeiten an der Flugplatzanlage ausgeführt wurden, wie Planie einer zusätzlichen Parzelle, Erstellen einer Anlage mit Sitzbänken und eines Kinderspielplatzes sowie Anpflanzung von Bäumen, haben wir im Berichtsjahr aus finanziellen Gründen auf größere Veränderungen verzichten müssen. Besonders zu erwähnen ist dagegen, daß die neue Halle für Sportflugzeuge im Frühjahr definitiv bezogen werden konnte und daß an den beiden andern Hallen umfangreiche Unterhaltsarbeiten ausgeführt wurden.

In der großen Flugzeughalle ist mit Unterstützung der Einwohnergemeinde Bern ein spezieller Farbspritzraum eingerichtet worden, wie er, für unsern Betrieb seit langem wünschbar, nun auch von den zuständigen Instanzen der Brandversicherung sowie der SUVAL verlangt worden ist. Der Raum, der feuersicher ausgekleidet wurde, weist eine Spezialentlüftungsanlage kombiniert mit Heizung auf und gestattet die Ausführung von Spritzarbeiten an Flugzeugen ohne irgendwelche lästige Staubeinwirkung. Um Gesundheitsschädigungen vorzubeugen, werden die Arbeiter beim Farbspritzen außerdem mit besonderen Atmungsfiltern ausgerüstet.

Auf dem Flugfeld selber sind während des Sommers die Begrenzungsmarkierungen, welche bisher aus sogenannten Holzreitern bestanden, durch internationaler Norm entsprechende Blechkonusse in Orangefarbe ersetzt worden. Die Sichtbarkeit dieser neuen Tagesmarkierungen ist wesentlich besser als jene der früheren rot-weißen Reiter.

Für die beiden seit Jahren abbruchreifen Baracken — sie stammen noch aus der Zeit des Ersten Weltkrieges, wo sie als Wohnbaracken dienten, sind 1929 auf den Flugplatz in der Annahme versetzt worden, daß in wenigen Jahren ein definitiver Bau für Restaurant und Büros erstellt werde — konnte im Berichtsjahr leider noch kein Neubau erstellt werden.

Daß das Flugfeld nur eine beschränkte Bodenfestigkeit aufweist, wurde so recht zum Bewußtsein einer breiteren Öffentlichkeit gebracht, als am 13. April ein vom Ausland her gelandetes amerikanisches Transportflugzeug von 14 Tonnen Abfluggewicht sich nur mit großer Mühe und nach verschiedenen mißlungenen Startversuchen wieder vom Boden erheben konnte und erst, nachdem jedes Kilogramm entbehrliche Ausrüstung aus dem Flugzeug entfernt worden war. Dieser Vorfall hat die außerordentlich beschränkte Verwendungsmöglichkeit des Belpmoos-Flugplatzes respektive seiner «Naturpiste» schlagartig beleuchtet.

Flugzeug- und Wagenpark

Unser Flugzeugpark hat im Berichtsjahr keine wesentlichen Änderungen erfahren. Er bestand aus

- 1 zweimotorigen Koolhoven-Hochdecker FK 50, HB-AMA, 2 Pratt-Motoren von 450 PS, Besatzung 2 Mann, Passagierplätze 10;
- 1 einmotorigen Cessna, Typ 195, Hochdecker, HB-CAS, 1 Jacobs-motor von 300 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplätze 3—4;
- 1 einmotorigen Fokker F XI, Hochdecker, HB-ALO, 1 Lorraine-motor von 250 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplätze 4—6;
- 1 einmotorigen De Havilland-Leopard, Hochdecker, HB-ALI, 1 Havilland-Motor von 145 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplätze 1—2;
- 1 einmotorigen Piper-Cub, Hochdecker, HB-ALP, 1 Continentalmotor von 65 PS, Besatzung 1 Pilot, Passagierplatz 1.

Gegen Jahresende konnten wir ein vierplätziges Flugzeug Cessna 170 erwerben, das in beschädigtem Zustande vom Eigentümer zu günstigen Bedingungen veräußert wurde. Dieses Flugzeug

wird von unserem technischen Dienst wieder aufgebaut, eine Arbeit, die der Instruktion dient und es zugleich erlaubt, in der Reparatur von Metallflugzeugen weitere Erfahrungen zu sammeln. Das Flugzeug soll bis im Sommer des kommenden Jahres flugbereit gestellt werden.

Unser Wagenpark hat im Berichtsjahr eine begrüßenswerte Erneuerung erfahren, indem es gelungen ist, den aus dem Jahre 1934 stammenden FBW-Omnibus zu verkaufen, wogegen wir einen neuen Volkswagen-Kleinomnibus ankauften. Die bisherigen Erfahrungen mit diesem bis zu acht Personen fassenden Wagen sind gut.

Finanzielles

Im Anhang zu diesem Bericht finden sich die Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanz per 31. Dezember 1951. Aus den Zahlenangaben geht hervor, daß die Betriebsrechnung weitgehend jener des Vorjahres entspricht. Weitere Kostensenkungen erwiesen sich als undurchführbar, im Gegenteil mußte wieder mit steigenden Ausgaben gerechnet werden, da Materialien und Löhne allgemein steigende Tendenz aufweisen. Dieser Tendenz konnten aber die Stundenansätze auf Kundenarbeit und die Preise für die Rundflüge nicht angepaßt werden, so daß z. B. die wohl einzig dastehende Tatsache zu verzeichnen ist, daß ein Passagier im Jahre 1951 für einen Rundflug den nämlichen Preis auslegen mußte wie im Jahre 1936. Da aber in der ganzen Schweiz zu diesen Tarifen geflogen wird, ist es nicht möglich, nur in Bern eine Anpassung an die gestiegenen Kosten vorzunehmen, wie sie vom kommerziellen Standpunkt aus durchaus zu verantworten wäre.

Wie in den Vorjahren, so war es auch 1951 nicht möglich, einen Betriebsüberschuß zu erzielen, so daß die Ausrichtung einer Dividende auf dem Aktienkapital leider nicht beantragt werden konnte.

Ausblick

Die Entwicklung des Flugwesens in den letzten Jahren zeigt eindeutig einen unaufhaltsamen Fortschritt auf dem Gebiete des regelmäßigen Fluglinienverkehrs und der kommerziellen Transporte im Europa- und im Überseeverkehr der Schweiz, eine eher rück-

läufige, aber doch stagnierende Lage auf dem Gebiete des Sportfluges.

Der rasche Ausbau des Fluglinienverkehrs, der in jährlich sich steigenden Passagierzahlen, Fracht- und Postladungen seinen Ausdruck findet, beschränkt sich natürlicherweise auf die Zentren mit den für die Verkehrsabwicklung geeigneten modernen Flughafenanlagen. Daß Bern nicht zu diesen Zentren gehört, ist von unserer Seite immer wieder nachdrücklich betont worden. Deshalb haben wir die Lösung der Flugplatzfrage stets wieder als dringlich bezeichnet. Die Studien in dieser Frage wurden im Berichtsjahr weitergeführt, konnten aber noch nicht zu einem Abschluß gebracht werden. Es genügt aber nicht, daß die Organe unserer Gesellschaft sich mit diesem Problem befassen, es ist notwendig, daß die breite Öffentlichkeit sich deutlich bewußt wird, was auf dem Spiele steht. Die mehr als 250 000 Flugreisenden des Jahres 1951 in Genf und die mehr als 240 000 Flugreisenden des gleichen Jahres in Zürich zeigen deutlich, welche Bedeutung die Luftreise im internationalen Verkehr schon heute erlangt hat.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1951 zu genehmigen;
2. den Einnahmenüberschuß des Berichtsjahres von Fr. —.77 zur Reduktion des Verlustvortrages des Vorjahres auf Fr. 2010.92 zu verwenden;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, 14. Februar 1952

ALPAR

Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern

Namens des Verwaltungsrates

der Präsident: der Direktor:
W. Hörning *H. Aeschbacher*

Flugplatz Bern-Belp Verkehrsausweis 1951

	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
1. Linienverkehr	202	2 494	42 585	2 427	3 899
2. Sonderkurse (gewerbsmäßig)	104	450	1 419	56	2 336
3. Rundflüge (gewerbsmäßig)	432	1 198			
4. Privatflüge	3 150	3 046			
5. Schulflüge	3 509	1 538			
6. Trainingsflüge	3 560	1 726			
7. Militärflüge	942				
8. Segelflüge (Schulung und Training)	3 207				
<i>Gesamttotal</i>	15 106	10 452	44 004	2 483	6 235

Bericht der Kontrollstelle

Die unterzeichneten Rechnungsrevisoren der

ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, in Bern,

haben deren auf 31. Dezember 1951 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft und richtig gefunden. Sowohl die aktiv und passiv mit Fr. 769 302.66 abschließende Bilanz wie die einen Einnahmenüberschuß von Fr. —.77 aufweisende Gewinn- und Verlustrechnung stimmen mit den uns vorgelegten Kontenblättern überein. Wir überzeugten uns ferner an Hand zahlreicher Stichproben von der Übereinstimmung der gemachten Buchungen mit den dazugehörigen Belegen, ebenso wie von derjenigen des Postschecksaldos mit dem postamtlichen Ausweis. Die mit Fr. 12 057.50 aktivierten Bankguthaben decken sich mit den uns vorgewiesenen Bankauszügen. Von dem mit Fr. 4642.— bilanzierten Wertschriftenbestand nahmen wir Einsicht und überzeugten uns von dessen richtiger Bewertung. Die nach kaufmännischen Grundsätzen geführte Buchhaltung befindet sich in Ordnung und gibt zu keinen Beanstandungen Anlaß; sie ermöglicht ein klares Bild über die Geschäftsführung und über die Vermögenslage der Gesellschaft. Auf alle Fragen wurde uns erschöpfend Auskunft erteilt.

Gestützt auf diese Feststellungen beantragen wir der Generalversammlung Genehmigung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung und empfehlen Dechargeerteilung an die verantwortlichen Organe der Gesellschaft. Mit dem Fr. —.77 betragenden Betriebsüberschuß des Jahres 1951 reduziert sich der Verlustsaldo des Vorjahres auf Fr. 2010.92.

Bern, 27. Februar 1952

Die Kontrollstelle:

F. Althaus Hs. Steiner