



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

ACHTUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1956

Organe 1956

Verwaltungsrat

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

Wie im Vorjahr so waren auch 1956 die Wetterverhältnisse für den Luftverkehrsbetrieb in Bern der andauernden Regenfälle wegen denkbar ungünstig. Dank der rechtzeitig von der Einwohnergemeinde durchgeführten Bodensanierung waren im Fluglinienverkehr während des Sommers aber wesentlich weniger Umleitungen erforderlich und die Regelmäßigkeit daher erfreulicherweise wieder etwas höher als 1955.

Verwaltung

Die achte ordentliche Generalversammlung unserer Aktionäre fand am 22. März 1956 in Bern statt. Den Vorsitz führte der Präsident des Verwaltungsrates, W. Hörning. An der Versammlung waren 28 Aktionäre zugegen, welche 4566 von total 5750 Aktien vertraten. Nach Behandlung von Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz erteilte die Versammlung den Verwaltungsorganen die Entlastung und nahm anschließend die Wahlen in den Verwaltungsrat und die Kontrollstelle vor. Sie bestätigte einstimmig die Mitglieder des Verwaltungsrates, die sich für eine weitere Amtsdauer zur Verfügung stellten, und wählte an Stelle des demissionierenden Herrn alt Gemeinderat R. Kuhn dessen Nachfolger, Herrn Finanzdirektor F. Grütter, als neues Mitglied. Der Präsident dankte dem Demissionär für seine langjährige aktive Mitarbeit im Verwaltungsrat und im Verwaltungsausschuß der Gesellschaft und überreichte ihm einen gravierten Teller als Erinnerung an seine Tätigkeit für die Alpar.

Die Kontrollstelle wurde in ihrer bisherigen Zusammensetzung für 1956 wiedergewählt.

In der Orientierung über die Tätigkeit der Gesellschaft kam der Vorsitzende auf den unbefriedigenden Zustand des Flugplatzes im Belpmoos zu sprechen, dessen Bodenverhältnisse nach Regenfällen immer wieder aus Sicherheitsgründen eine Sperrung des Flugbetrie-

bes notwendig machen. Die deshalb erforderlichen Umleitungen der Verkehrsflugzeuge nach Zürich und Basel wirken nachteilig auf den Flugreiseverkehr mit Bern.

Sodann gab der Präsident bekannt, daß das vor zwei Jahren in Auftrag gegebene verkehrswirtschaftliche Gutachten demnächst zur Ablieferung kommen werde. Der Direktor erläuterte die für 1956 vorgesehenen Flugpläne auf der Linie Bern–London und der neuen Verbindung Bern–Zürich–Deutschland, welche in Zürich auch Anschlüsse mit Österreich und Italien vermittelt. In der anschließenden Diskussion wurde die Frage von Ausweichlandungen in Interlaken und der Erstellung eines Heliports auf dem neuen Berner Bahnhof erörtert.

Auf Ende des Geschäftsjahres hat Herr Dr. Ch. Moser, Abteilungschef der Kantonalen Eisenbahndirektion, aus Gesundheitsrücksichten seinen Rücktritt als Mitglied des Verwaltungsrates erklärt. Herr Dr. Moser gehörte der Verwaltung unserer Gesellschaft seit 1936 an und hat uns wertvolle Dienste geleistet. Die Gesellschaft bedauert seinen Rücktritt und gibt der Hoffnung Ausdruck, Herr Dr. Moser werde gesundheitlich bald wieder völlig hergestellt sein. Als sein Nachfolger ist von der Regierung Herr Anderegg bezeichnet worden.

Im Berichtsjahr versammelte sich der Verwaltungsrat zu dreien Malen, während der Ausschuß zu sechs Sitzungen einberufen wurde.

Propaganda

Vor Betriebsbeginn der im Berichtsjahr erstmals beflogenen Strecke Bern–Zürich haben wir in Zusammenarbeit mit der Swissair durch Inserate in den Tageszeitungen und durch Plakate auf diese neue Fluglinie und ihre Anschlüsse mit dem Ausland aufmerksam gemacht.

Wie schon 1955 waren wir auch dieses Jahr infolge der dauernd unbeständigen Witterung veranlaßt, mit der Inseratenpropaganda für unsere Rundflüge stark zurückzuhalten.

In einem Werbebrief haben wir im Sommer die Geschäftswelt von Stadt und Kanton auf die große Reduktion für Gesellschaften bei Alpenflügen aufmerksam gemacht und in einem weiteren Brief vor Weihnachten für unsere Geschenkgutscheine geworben.

Trotz vielfach ungünstiger Witterung haben auch dieses Jahr wieder zahlreiche Kinder an der «JUWO»-Flugaktion teilgenommen.

Das Luftreisebüro der Swissair in Bern hat uns in freundlicher Weise wiederum zweimal je einen Monat das Schaufenster im Hauptbahnhof für unsere Werbung zur Verfügung gestellt.

An der bernischen Ausstellung BEA, die im Monat Mai durchgeführt wurde, zeigten wir in der Eingangshalle Alpenflugaufnahmen, die starke Beachtung fanden.

Betrieb

a) Linienverkehr

Der Linienverkehr ab Flugplatz Bern wurde im Berichtsjahr am 25. Mai aufgenommen und endete mit dem Kursflug London–Bern–Zürich am 30. September. Zum erstenmal seit Kriegsende wurde in der vergangenen Saison wieder die Strecke Bern–Zürich–Bern beflogen. Sie leistete als Anschlußfluglinie nach vielen ausländischen Flugzentren gute Dienste.

Leider sind auch in dieser Saison Ausfälle zu verzeichnen, die wiederum ausnahmslos unserem Sorgenkind, der den Witterungseinflüssen unterworfenen Graspiste, zuzuschreiben sind.

Der Berner Luftverkehr 1956 wurde mangels einer besseren Flugplatzanlage wiederum von der Swissair mit den DC-3-Flugzeugen betrieben und erreichte Ende der Saison, frequenzmäßig, mit 6023 Passagieren und 474 Kursen einen Höchststand. Dies bedeutet pro Kurs annähernd 13 Passagiere und entspricht einer durchschnittlichen Belegung der angebotenen Plätze von 62 %. Die Konstanz in der Frequenz gegenüber dem Vorjahr (13,5 Passagiere pro Kurs und 64prozentige Ausnützung) ist um so höher zu werten, als mit der Weiterführung der Linie London–Bern bis Zürich ein

Versuch unternommen wurde, von dem es in hohem Maße abhing, ob sich diese Anschlußlinie lohne und ob eine Wiederaufnahme dieses Streckenbetriebes im kommenden Jahr ins Auge gefaßt werden könne. Dank dem zufriedenstellenden Transportergebnis konnte sich die Swissair für die Beibehaltung dieser internen Städteverbindung entschließen, was als ermutigendes Vorzeichen für die Entwicklung des bernischen Luftverkehrs angesehen werden kann.

Die Betriebsdauer des Linienverkehrs erstreckte sich über 130 Tage und sah 516 Kurse vor, von denen an 12 Betriebstagen 42 Kurse wegen Unbenützbarkeit der Graspiste im Belpmoos ausfallen und abgesagt oder nach andern Flugplätzen umgeleitet werden mußten. Die Ausfälle hatten für Bern einen Frequenzverlust von 450 Passagieren zur Folge.

Die Regelmäßigkeit betrug 92 % (1955: 80 %). Das gute Resultat ist in erster Linie ein Verdienst der zuverlässigen Flugzeugbesatzungen, des von der Radio-Schweiz gestellten Kontrollturmbesetzten und des für die Flugtüchtigkeit und den Pistenunterhalt verantwortlichen Bodenpersonals.

Das Betriebsergebnis geht aus den nachfolgenden Zahlen hervor:

Anzahl Kurse	SR 106, Zürich-Bern-London. . .	233
	SR 107, London-Bern-Zürich. . .	241
	Total	474*
Passagiere	6023 (zusätzlich 450 Passagiere auf umgeleiteten Kursen)	
Post	3 Tonnen	
Fracht	5,4 Tonnen	
Gepäck	67,7 Tonnen	

* zusätzlich 42 Kurse umgeleitet.

b) Gewerbsmäßiger Verkehr außer den Linien

Unsere betriebseigenen Flugzeuge konnten gegenüber dem letzten Jahr in etwas vermehrtem Maße eingesetzt werden und erreichten 733 Flugstunden (1955: 711 Std.). Finanziell betrachtet

ergibt sich durch den vermehrten Einsatz der beiden vierplätzig Flugzeuge «Bonanza» und «Cessna 170», ein höherer Umsatz als aus dem Vergleich mit den Flugleistungen vom letzten Jahr geschlossen werden könnte.

Die Heliswiß weist dieses Jahr auf dem Flugplatz Bern 1759 Landungen auf, die sich zum größten Teil aus Schul- und Trainingsflügen ergeben.

Die Aufteilung der Flugleistungen des gewerbsmäßigen Verkehrs außer den Linien stellt sich für 1956 wie folgt:

1. Transportflüge	88 mit 132 Passagieren
2. Rundflüge	348 mit 861 Passagieren
3. Andere Flüge gegen Entgelt (Vercharterungen)	3335 mit 840 Passagieren (nicht voll erfaßt)
4. Übrige Flüge (Probe-, Kontroll-, Werkflüge)	44 mit 34 Passagieren

Dies ergibt ein Total von 3815 Flügen und 1867 Passagieren.

c) Privater Luftverkehr

Eine große Zahl flugbegeisterter Piloten und Schüler absolvierte im Berichtsjahr im Motor- und Segelflugbetrieb die ansehnliche Zahl von 17 301 Flügen und vermittelte 2665 Passagieren einen Flug in die nähere und weitere Umgebung unseres Flugplatzes.

Vor Zivil- und Militärbehörden wurden einige neue Flugzeugtypen vorgeführt, darunter der durch ein Düsenaggregat angetriebene Helikopter Alouette und die Spezialflugzeuge für Kurzstarts Twin Pioneer und Do-27.

Eine große Anziehungskraft übte das Belpmoos wiederum auf die Segelflieger aus. Die günstigen Verhältnisse auf diesem Platz ermöglichten die Durchführung von 4895 Segelflügen (1955: 4385).

Allgemein kann festgestellt werden, daß die Flugleistungen im Sektor Sportflug einen hohen Stand erreicht haben, und die Aspekte

für das kommende Jahr sind insofern ermutigend, als zu erwarten ist, daß die Großzahl der neu ausgebildeten und ortsansässigen Piloten ihr Training wiederum auf dem Flugplatz Bern aufnehmen wird.

Mit Militärflugzeugen sind dieses Jahr 814 Flüge durchgeführt worden (1955: 862).

Flugzeug- und Wagenpark

Das im Sommer 1955 angekaufte Reiseflugzeug Typ Bonanza 35 hat sich auch im Berichtsjahr bewährt und ist relativ viel zum Einsatz gelangt, ebenso wie das Flugzeug Typ Cessna 170. Die Havilland Leopard Moth — angekauft 1934 — und die beiden Piper-Flugzeuge sind hauptsächlich ausgemietet worden. Der zweimotorige Hochdecker Koolhoven FK 50 konnte dagegen nur wenig eingesetzt werden.

Der Wagenpark war erneut intensiv ausgenützt. Der Ford-Autobus und der VW-Kleinbus dienten in erster Linie für die Durchführung von Kursfahrten zwischen Stadt und Flugplatz.

Flugplatzanlage

Im Jahresbericht 1955 wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß einem nochmaligen Kreditbegehren für die Ausführung weiterer Entwässerungsarbeiten entsprochen werde. Heute können wir mit Genugtuung feststellen, daß die städtischen Behörden die dazu benötigten Kredite, trotz einiger Bedenken, da sich ihnen das Bild vom «bodenlosen Faß» aufzudrängen schien, zur Verfügung gestellt und im Berichtsjahr die für eine Weiterführung des Linienbetriebes unumgänglichen Sanierungsarbeiten an die Hand genommen haben, wofür wir ihnen an dieser Stelle unsern verbindlichen Dank aussprechen. Die nun zum größten Teil entwässerte Piste I konnte Ende Juni wieder in Betrieb genommen werden und ermöglichte die Durchführung des Linienbetriebes mit einer wesentlich größeren

Regelmäßigkeit, als dies 1955 der Fall war. Vorausgesetzt, daß der Grundwasserspiegel nicht zu hoch steigt, was von der Niederschlagsmenge abhängt, dürfte eine ununterbrochene Benützung der Piste in den Sommermonaten 1957 als gesichert angenommen werden. Sollte sich trotzdem eine für unsere Belange zweckdienliche Hartbelagpiste aufdrängen, so sind die in die Entwässerungsarbeiten investierten Gelder nicht verloren, da auch eine Kunstpiste eine Unterkoffierung verlangt.

Als Nächstes sollten nun die Entwässerungsarbeiten in den Rollzonen in Angriff genommen werden. Im Laufe des vergangenen Jahres mußten wir feststellen, daß ausgedehnte Flächen in den Rollzonen öfters für einige Wochen nicht berollbar waren, da das Oberflächenwasser nicht versickern konnte. Dies hatte zur Folge, daß größere Teile der Rollfläche abgesperrt werden mußten und trotz vorsichtigem Rollen eine nicht zu unterschätzende Gefahr bildeten. Auch dieser Zustand ruft nach dringlicher Abhilfe.

Der Kontrollturm war auch im Berichtsjahr, während der Dauer des Linienbetriebes, mit einem Beamten des Flugsicherungsdienstes der Radio Schweiz AG besetzt. Die im Vorjahr erstellte drahtlose Verbindung (Radiolink) von der Fernempfangsanlage in Märchligen zum Kontrollturm wurde durch eine Drahtverbindung ersetzt. Dadurch konnte der Störpegel im bodenseitigen Empfang auf ein Minimum reduziert und ein einwandfreier Sprechverkehr zwischen Boden und Flugzeug gewährleistet werden.

Einem Wunsche des Eidg. Luftamtes entsprechend und im Einverständnis mit der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr wurde im vergangenen Jahr erstmalig die Militärfunkanlage auf dem Flugplatz Bern-Belp während der Dauer der Besetzung des Kontrollturmes durch Fernsteuerung von unserem Turmbeamten bedient. Diese Eingliederung des Militärluftverkehrs in die Kontrollorganisation auf unserem Flugplatz hat sich bewährt.

Finanzielles

Die Betriebsrechnung 1956 hält sich weitgehend im Rahmen früherer Jahre. Unter Berücksichtigung der Beiträge von Stadt und Kanton Bern an die Betriebskosten des Flugplatzes kann die Rechnung praktisch wiederum ausgeglichen werden. Von Jahr zu Jahr steigen aber die Unkosten, insbesondere für Gehälter und Löhne in Anpassung an die Lebenshaltungskosten. Andererseits bestehen nur beschränkte Möglichkeiten, die Erträge noch wesentlich erhöhen zu können. Der Ausgleich der Betriebsrechnung gestaltet sich daher immer schwieriger.

Wie in all den Jahren seit Bestehen der Gesellschaft, so kann auch für das Berichtsjahr eine Dividende auf dem Aktienkapital nicht beantragt werden.

Ausblick

Obschon das Flugplatzterrain im Berichtsjahr etwas weniger Schwierigkeiten als 1955 bereitet hat, kann ein weiterer Ausbau der Flugverbindungen leider nicht ins Auge gefaßt werden. Für 1957 wären dazu die Voraussetzungen günstig gewesen, so für die Schaffung einer Linie Bern-Paris und für eine Zwischenlandung der Linie Zürich-Genf-Nizza. Die Verantwortung für eine erhöhte Belastung von Belpmoos durch DC-3-Landungen im regelmäßigen Liniendienst konnte aber nicht übernommen werden.

Nachdem das Gutachten über die verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Grundlagen eines Städtflugplatzes Bern und ein Vorprojekt dafür vorliegen, ist im neuen Jahr die Stellungnahme der Behörden in dieser Frage zu erwarten. Anschließend wird die Diskussion um den Berner Flugplatz in der Öffentlichkeit geführt werden müssen. Mit einem Entscheid ist aber kaum vor 1958 zu rechnen.

Hoffen wir, daß die Wichtigkeit des Luftverkehrs für die verkehrspolitische und die wirtschaftliche Zukunft von Bern allseits richtig erkannt und daß die Errichtung eines modernen Städtflugplatzes in nächster Zukunft Tatsache wird.

Anträge des Verwaltungsrates

an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1956 zu genehmigen;
2. den Ausgabenüberschuß der Betriebsrechnung von Fr. 190.22 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 7. Mai 1957

ALPAR
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Bern

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

Flugplatz Bern-Belp					
Verkehrsausweis 1956					
	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i>	474 ¹	6 023 ²	67 700	2 998	5 331
<i>B. Gewerbsmäßiger Verkehr außer den Linien</i>					
Transportflüge	88	132	—	—	1 840
Rundflüge	348	861			
Andere Flüge gegen Entgelt	3 335	840 ³			
Übrige Flüge	44	34			
<i>C. Privater Luftverkehr</i>					
Privatflüge	7 073	2 665			
Schulung	5 333	—			
Militärflüge	814	—			
Segelflüge	4 895				
<i>Gesamttotal</i>	22 404	10 555	67 700	2 998	7 171
1954	22 603	10 811	56 814	3 670	9 483
1955	23 063	6 988	41 742	2 914	7 761

¹ ferner 42 Kurse umgeleitet

² ferner 450 Passagiere auf umgeleiteten Kursen

³ nur erfaßte Passagiere

Betriebsrechnung für das Jahr 1956

Einnahmen:

	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren	44 854.85
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)	—.—
3. Flugsicherungsdienst	774.50
4. Technischer Betrieb	82 209.60
5. Autobetrieb	21 641.55
6. Flugbetrieb	80 770.—
7. Diverse Erträge	25 332.60
8. Beitrag der Stadt Bern	150 000.—
Beitrag des Kantons Bern	<u>75 000.—</u>
9. Ausgabenüberschuß	190.22
	<u>480 773.32</u>

Ausgaben:

1. Flugplatzbetrieb	74 132.15
2. Flugpolizeidienst	91 596.04
3. Flugsicherungsdienst	55 362.68
4. Technischer Betrieb	101 160.95
5. Autobetrieb	25 164.90
6. Flugbetrieb	81 356.60
7. Sonderaufwendungen	8 000.—
8. Abschreibungen	<u>44 000.—</u>
	<u>480 773.32</u>

Bilanz per 31. Dezember 1956

<i>Aktiven</i>		Fr.
1. Kasse		4 225.61
2. Postscheck		27 061.95
3. Banken		7 258.50
4. Wertschriften		67 742.—
5. Flugzeugpark ¹		95 832.10
6. Automobile ²		47 432.75
7. Maschinenpark ³		104 600.40
8. Büroeinrichtungen und Mobiliar ³		45 465.95
9. Tankanlage		5 680.20
10. Halle II ⁴		90 912.35
11. Halle III ⁴		59 699.80
12. Funkanlagen ⁵		58 952.65
13. Lager Verbrauchsmaterial		8 541.25
14. Debitoren	166 804.—	
Transitorische Aktiven	24 978.48	191 782.48
15. Verlustsaldo 1955	763.23	
Ausgabenüberschuß 1956	190.22	953.45
		<u>816 141.44</u>

Passiven

1. Kapital		565 000.—
2. Personalfonds		28 000.—
3. Kreditoren	108 701.44	
Transitorische Passiven	1 700.—	110 401.44
4. Abschreibungen		44 000.—
5. Kredite Stadt Bern		68 740.—
		<u>816 141.44</u>

- ¹ Versicherungswert Fr. 115 000.—
² Versicherungswert Fr. 66 000.—
³ Versicherungswert Fr. 135 000.—
⁴ Versicherungswert Fr. 192 700.—
⁵ Versicherungswert Fr. 91 200.—

Bericht der Kontrollstelle

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

Die letztjährige Generalversammlung hat uns wieder mit dem Amt der Kontrollstelle betraut. Gestützt hierauf haben wir die vorliegende Betriebsrechnung für das Jahr 1956 und die Bilanz per 31. Dezember 1956 geprüft.

Wir haben die Buchhaltung in tadelloser Ordnung vorgefunden. Betriebsrechnung und Bilanz gehen richtig aus ihr hervor. Sie bringen das Jahresergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften entsprechend zur Darstellung. Die Betriebsrechnung für 1956 schließt mit einem Ausgabenüberschuß von Fr. 190.22 ab, so daß sich zusammen mit dem Verlustvortrag von 1955 in der Bilanz auf Ende 1956 ein Verlustsaldo von Fr. 953.45 ergibt. Die Bilanz weist beidseitig Totalsummen von Fr. 816 141.44 auf.

Für die Postscheck- und Bankguthaben, wie sie in der Bilanz aufgeführt sind, lagen die nötigen Ausweise vor. Wir kontrollierten ebenfalls den Bestand der Wertschriften und den Kassenbestand am Tage der Revision. Durch zahlreiche Stichproben stellten wir fest, daß die getroffenen Buchungen mit den Belegen und Unterlagen übereinstimmen.

Auf Grund des Ergebnisses unserer Prüfung und nach den erhaltenen Auskünften sind wir überzeugt, daß die auf 31. Dezember 1956 abgeschlossene Betriebsrechnung und Vermögensbilanz richtig sind. Wir können deshalb der Generalversammlung der «Alpar» empfehlen, sie zu genehmigen und den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 28. März 1957

Die Kontrollstelle:
W. Schenk H. Luginbühl