



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

NEUNUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1957



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

NEUNUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1957

Organe

Verwaltungsrat

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

Direktion

- Direktor: Dr. H. Aeschbacher, Bern

Einleitung

Im Jahre 1957 haben sich neue Entwicklungen in der Bedienung von Bern auf dem Gebiet des regelmäßigen Linienverkehrs ergeben. Wohl konnten die Kursflüge der Swissair-Flugzeuge wiederum mit besserer Regelmäßigkeit verkehren als 1955 und 1956, doch sah sich die Swissair gezwungen, mit Ende September die Strecke London-Bern-London endgültig einzustellen.

Verwaltung

Unsere Aktionäre wurden auf den 14. Juni 1957 zu der neunten ordentlichen Generalversammlung nach Bern einberufen. An dieser Versammlung, die der Präsident des Verwaltungsrates leitete, nahmen 26 Aktionäre teil, welche insgesamt 4253 Aktien auswiesen.

Nach einführenden Worten und Erläuterungen durch den Vorsitzenden, genehmigte die Versammlung einstimmig Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz. Sie erteilte anschließend den Verwaltungsorganen die nachgesuchte Entlastung und bestätigte die Kontrollstelle in bisheriger Zusammensetzung für ein weiteres Jahr.

Auf die Generalversammlung hin hatte Herr Direktor Paul Cardinaux seine Demission als Verwaltungsrat aus gesundheitlichen Gründen eingereicht. Direktor P. Cardinaux war einer der Pioniere unseres Flugwesens überhaupt. Zusammen mit Pilot Oscar Bider unternahm er schon 1912 und 1913 zahlreiche Flüge und Erstlandungen, z. B. auf dem Neuenburger Quai und auf dem Gurten sowie verschiedene Alpenflüge. Paul Cardinaux ist dem Flugwesen sein Leben lang treu geblieben. Besonders dem bernischen Flugwesen leistete er hervorragende Dienste. Direktor Cardinaux war s. Z. Präsident des Aktionskomitees für die Schaffung eines Flugplatzes Bern gewesen und gehörte als Vizepräsident dem Verwaltungsrat der Flugplatzgenossenschaft seit 1929 an. Später wurde er Präsident der 1936 gegründeten Alpar, Luftverkehrsgesellschaft, und nach Zusammenlegung im Jahre 1947 Vizepräsident der Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft bis zu seinem Austritt aus VRA und VR auf Mitte 1957.

Bis ins hohe Alter hat Paul Cardinaux seine geistige und körperliche Rüstigkeit bewahrt und auch die Anfangsstadien der Planung des heutigen Flugplatz-Verlegungsprojektes noch mit Begeisterung und Überzeugung mitgemacht. Unsere Gesellschaft ist ihm tief zu Dank verpflichtet.

Nur zwei Wochen nach der Generalversammlung, am 26. Juni, ist Herr Direktor Paul Cardinaux im Alter von 81 Jahren seinem Leiden erlegen. Die Alpar AG hat durch den Präsidenten an der Bahre des Verstorbenen den tiefempfundenen Dank zum Ausdruck gebracht. Sie wird das Andenken an diesen Pionier hochhalten.

Auf Vorschlag des Verwaltungsrates wurde durch die Generalversammlung anstelle von Herrn Paul Cardinaux, als neues Mitglied einstimmig gewählt Herr Ed. Cardinaux in Bern, Direktor des Schweiz. Serum- und Impfinstituts.

Im Anschluß an die geschäftlichen Traktanden der Generalversammlung gab Herr Regierungsrat S. Brawand einen Überblick über die bisherigen Bestrebungen und Maßnahmen der Kantonsregierung im Hinblick auf die notwendige Verlegung des Flugplatzes.

Die Versammlung stellte mit Befriedigung fest, daß die Regierung alles unternimmt, um diese Angelegenheit zu fördern, doch ist eine tatkräftige Unterstützung aus Kreisen der Wirtschaft notwendig, um das Projekt verwirklichen zu können.

Am 12. Juli 1957 verstarb im Alter von 63 Jahren Herr Ed. Bächler, Buchdrucker, seit 1949 Mitglied unseres Verwaltungsrates. Herr Ed. Bächler war 1950 zum Präsidenten der Alpar gewählt worden. In seine Amtszeit, die zufolge einer heftigen Erkrankung nur bis zum Sommer 1951 dauerte, fällt die Bearbeitung verschiedener Flugplatzprojekte. Diese Arbeiten leitete Herr Bächler mit Umsicht und Freude, war er doch zutiefst überzeugt, daß die Hauptstadt unseres Landes einen brauchbaren Flugplatz haben müsse, um den Bedürfnissen von Handel, Industrie und Fremdenverkehr gerecht zu werden. Diese Überzeugung hat Eduard Bächler auch nach seinem Rücktritt als Präsident beibehalten. Als Mitglied des Verwaltungsrates leistete er in den vergangenen Jahren wertvolle Arbeit in der Planung. Die

Alpar verliert in Eduard Bächler einen begeisterten Förderer und wird ihm ein ehrendes und treues Andenken bewahren.

Im Laufe des Berichtsjahres hat sich der Verwaltungsrat zur Erledigung laufender Geschäfte und insbesondere auch zur Aussprache über die Flugplatzfrage einmal versammelt, während der Verwaltungsratsausschuß zu drei Sitzungen einberufen worden ist.

Propaganda

Unsere Propagandamaßnahmen haben sich auf einige wenige Sonderaktionen beschränken müssen, weil wir für Propaganda nur über limitierte Mittel verfügen.

Erwähnen möchten wir im speziellen den Versand eines Werbeschreibens an alle Mitglieder des Handels- und Industrievereins, worin wir auf unsere *Geschenkflugscheine* aufmerksam machten, die in steigendem Maße auch bei Geschäftsjubiläen als Geschenke für Mitarbeiter und Angestellte verlangt werden.

Mit Beginn der Flugsaison im Frühjahr haben wir in der stadtbernischen Presse eine Inseratenaktion für unsere beliebten Alpenflüge unternommen. Während der bernischen Ausstellung BEA haben schöne Alpenaufnahmen aus dem Flugzeug für unsere Alpenflüge erworben. Eine weitere Aktion für die Propagierung von Alpenflügen ist im Juni durchgeführt worden, als uns das Swissair-Luftreisebüro im Bahnhof Bern in entgegenkommender Weise ein Schaufenster während des ganzen Monats zur Verfügung stellte.

Auf Jahresende hin, insbesondere auch vor den Festtagen, haben wir erneut in Zeitungsinseraten auf unsere Geschenkflugscheine hingewiesen. Wir konnten daraufhin einen lebhaften Umsatz in diesen Gutscheinen konstatieren.

Die Werbung für die Fluglinien ab Bern mit London und Zürich erfolgte gemeinsam mit der Swissair. Nach einem festen Propagandaplan sind große Inserate in den einschlägigen Tageszeitungen aufgegeben worden. Ferner wurden durch Plakate sowie durch Presseorientierungen auf die Flugverbindungen hingewiesen. Von unserer Seite ist an die erheblichen Kosten dieser Propagandaaktion ein angemessener Beitrag geleistet worden.

Betrieb

Linienverkehr, allgemeine Gesichtspunkte.

Wir haben in der Einleitung zu diesem Bericht darauf hingewiesen, daß die Swissair zur Aufhebung der direkten Fluglinie Bern-London gezwungen sei. Im Folgenden seien die Gründe dargelegt, die zu dieser Maßnahme führten.

Seit mehreren Jahren ist festzustellen, daß das Flugreisepublikum immer höhere Ansprüche an den Komfort im Flugzeug stellt. Hierzu gehört nicht nur ein größerer Kabinenraum, der mehr Bewegungsfreiheit erlaubt, sondern auch die Annehmlichkeit, welche eine Druckkabine bietet. Die größeren und modernen zwei- und viermotorigen Verkehrsflugzeuge gestatten dank der Druckkabine, den Steig- und den Sinkflug für den Passagier ohne spürbare Druckveränderung auszuführen. Sie bieten den Vorteil, in Höhen fliegen zu können, wo die Bieigkeit der Luft wesentlich geringer ist. Diese modernen Maschinen weisen auch eine wesentlich höhere Reisegeschwindigkeit auf. Der DC-3 dagegen kann all diese Vorteile nicht bieten und wird daher von den Passagieren für Reisen über größere Distanzen mehr und mehr abgelehnt.

Diese Gründe führten dazu, daß die Frequenz auf der Fluglinie London-Bern in den letzten Jahren nur wenig oder gar nicht gesteigert werden konnte. Sie hat jedenfalls nicht mit der allgemeinen Entwicklung im Passagierluftverkehr Schritt halten können.

Es kommt weiter hinzu, daß der DC-3 auf großen Flughäfen mit starkem Verkehr Schwierigkeiten bei der Flugsicherung verursacht, weil er als Verkehrsflugzeug ohne Druckkabine nicht in beliebiger Höhe in «Warteräume» verwiesen werden kann. Dies wirkt sich bei lebhaftem Flugverkehr störend für alle Dispositionen der Flugsicherung aus.

Zu alledem kommt noch ein wichtiger Grund, welcher für den Rückzug der DC-3 aus dem Mittelstreckenverkehr spricht. Dieses Flugzeug ist den modernen Verkehrsflugzeugen wirtschaftlich unterlegen, seine Betriebskosten sind auf den Sitzplatz/Kilometer bezogen höher als z. B. bei einem Metropolitan. Wesentlich ist auch, daß

die gleiche Flugzeugbesatzung mit letzterem Flugzeug pro Tag wesentlich mehr an Transportleistung zu «produzieren» vermag als mit der DC-3. Da aber immer eher zu wenig Besatzungen vorhanden sind als zu viele, haben die Luftverkehrsgesellschaften, und nicht nur die Swissair allein, die Tendenz, das fliegende Personal möglichst ökonomisch einzusetzen, d.h. auf Flugzeugen mit guten Produktivitätsmöglichkeiten fliegen zu lassen.

Zu diesen allgemeinen Tendenzen, die in der Richtung auf moderne Flugzeuge führen, kommt noch das Ungenügen des Belpmoos-Flugplatzes, das die Swissair zu Maßnahmen zwang, welche die Einsatzmöglichkeit der DC-3 im Verkehr mit Bern weiter einschränken. Es muß zu deren besserem Verständnis auch festgestellt werden, daß die jüngeren Piloten, und vor allem die Ausländerpiloten, nicht mehr gewöhnt sind, auf Graspisten zu starten und zu landen, und daher in Zweifelsfällen bei etwas aufgeweichtem Boden bald geneigt sind, die Verantwortung abzulehnen, wobei sie sich zudem auf einschlägige Bestimmungen der ICAO berufen können.

Ergebnisse des Linienverkehrs.

Der Linienverkehr der Saison 1957 erstreckte sich über eine Betriebsdauer von vier Monaten und acht Tagen. Er wurde am 24. Mai aufgenommen mit letzter Kursführung am 30. September. Das zufriedenstellende Transportergebnis der im Vorjahr nach langem Unterbruch wieder in Betrieb genommenen Anschlußfluglinie Bern-Zürich-Bern, veranlaßte die Swissair, diesen Zubringerdienst auch im Berichtsjahr wiederum in ihren Sommerflugplan aufzunehmen, so daß der Berner Luftverkehr über die gleichen Fluglinien wie 1956, nämlich London-Bern-London und Zürich-Bern-Zürich verfügte.

Die ausschließlich mit DC-3 beflogenen Strecken wiesen eine nur bedingt befriedigende Passagierfrequenz auf. Einschneidende Maßnahmen, die seitens der Swissair im Verlaufe der Flugsaison getroffen werden mußten, haben das Ergebnis ungünstig beeinflußt. Den Grund dazu gab die den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügende Flugplatzanlage. So mußte ab Juli das Platzangebot für die Strecke Bern-London von 20 Plätzen auf 15 herabgesetzt werden, weil das

für den Flugplatz Bern maximal noch zulässige Abfluggewicht der DC-3 eine höhere Platzbelegung nicht mehr gestattete. Dies hatte zur Folge, daß Bern-London direkt nur noch mit 15 Passagieren befliegen werden durfte, eine Maßnahme, die sich nachteilig auf die Passagierfrequenz auswirken mußte. Waren mehr Passagiere gebucht, mußte in Basel-Mülhausen eine technische Zwischenlandung eingeschaltet werden. Auch kam es vor, daß überzählige Passagiere, die von Bern nach London gebucht waren, nach Zürich umgeleitet werden mußten, von wo sie ihren Bestimmungsort mit einem Kursflugzeug Zürich-London erreichten.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn die aus diesen Verhältnissen resultierende Unwirtschaftlichkeit den direkten Luftverkehr von Bern nach London fraglich erscheinen ließ. Wie erwähnt, hat sich die Swissair Ende 1957 dahin entschieden, den Linienverkehr Bern-London im Jahr 1958 nicht wieder aufzunehmen. Bern muß somit künftig auf die direkte Luftverbindung mit England, welche 1948 erstmals befliegen wurde, verzichten.

Über das Betriebsergebnis orientieren folgende Zahlen:

Vorgesehene Kurse 516 (1956: 516)

Durchgeführte Kurse und beförderte Passagiere

	Kurse	Passagiere
Bern-London	123	1563
London-Bern	122	1661
Bern-Zürich	122	1201
Zürich-Bern	122	1067
Total	489 (474)	5492 ¹ (6023)
Durchschnittliches Platzangebot pro Kurs	18 (20)	
Durchschnittliche Platzbelegung	62% (62%)	
Anzahl Passagiere pro Kurs	11 (13)	
Post	2,7 t (3)	
Fracht	7 t (5,4)	
Gepäck	68 t (67,7)	
Ausfall an 8 (12) Betriebstagen mit ..	27 Kursen (42)	
Regelmäßigkeit	95% (92%)	

¹ zusätzlich 287 Passagiere auf umgeleiteten Kursen.

Flugbetrieb mit betriebseigenen Flugzeugen

Mit Genugtuung können wir feststellen, daß unser eigener Flugbetrieb im vergangenen Jahr einen Aufschwung genommen hat. Die im Vorjahr erreichte Zahl von 733 Flugstunden wurde um mehr als 400 Stunden überschritten und belief sich im Berichtsjahr auf 1135 Stunden. Dieses Ergebnis ist befriedigend, besonders wenn man berücksichtigt, daß die Grundschulung daran nur unwesentlich beteiligt ist.

Unsere Flugzeuge waren eingesetzt bei der Ausführung von Rund- und Taxiflügen und Vermessungsflügen im In- und Ausland sowie bei Vercharterungen an Privatpiloten und Kursen, die vom Eidg. Luftamt durchgeführt wurden. Besondere Erwähnung verdient der Einsatz unserer 1938 angekauften, bewährten Koolhoven FK 50 für Vermessungsflüge im Auftrage einer ausländischen Luftphotogrammetrie-Gesellschaft von München und Stuttgart aus. Nachdem sich schon in früheren Jahren dieses Flugzeug für solche Vermessungsflüge gut bewährte, interessierte sich auch die Eidg. Landestopographie dafür. In deren Auftrag sind luftphotogrammetrische Vermessungen von Gletschern durchgeführt worden, die als Beitrag der Schweiz an die Forschungsarbeiten im Zeichen des geophysikalischen Jahres dienen werden.

Im weiteren haben wir Krankentransportflüge nach Innsbruck, Cannes und Nizza unternommen.

Unser neues Flugzeug Piper «Supercub» HB-OPO erfreute sich einer starken Nachfrage. Diese Maschine erreichte die beachtliche Zahl von 186 Flugstunden, wovon einen Teil in den vom Eidg. Luftamt organisierten Gletscherlandekursen.

Gewerbsmäßiger Verkehr außer den Linien

Das Ergebnis auf diesem Sektor setzt sich gemäß der neuen offiziellen Statistik wie folgt zusammen:

	Bewegungen	Passagiere	Fracht (in kg)
1. Transportflüge	138	175	29 287
2. Rundflüge	824	1202	—
3. Andere Flüge gegen Entgelt ...	252	112	—
4. Übrige Flüge	52	6	—
Total	1266	1495	29 287

Diese Zahlen können mit denjenigen in der letztjährigen Aufstellung nicht verglichen werden, da die Vercharterungen, die im Berichtsjahr einen großen Umfang angenommen haben, darin nicht enthalten sind, sondern im folgenden Abschnitt erfaßt werden.

Privater Luftverkehr

Auf diesem Sektor sind 31 954 Bewegungen (Landungen und Starte) zu verzeichnen, die sich aus Privat- und Schulflügen zusammensetzen. Bei diesen Flügen wurden 3950 Passagiere befördert. Dieses Betriebsergebnis läßt auf eine erhebliche Flugbegeisterung schließen, die sich hoffentlich auch auf die Berner Flugplatzbelange auswirkt.

Im Segelflug wurden annähernd gleichviel Flüge durchgeführt wie letztes Jahr, während das Militär gegen 1000 Flüge, oder 180 Flüge mehr als im Vorjahr, ab Flugplatz Bern ausführte.

Flugzeug- und Wagenpark

Unser Flugzeugpark hat im Verlaufe des Berichtsjahres eine Ergänzung erfahren. Zusammen mit der Heliswiss haben wir ein zweiplätziges Flugzeug vom Typ Piper «Supercub» (HB-OPO) mit 150-PS-Motor erworben. Diese Maschine weist gute Start- und Landeeigenschaften auf. Sie kann auf kleinen Flugfeldern landen und benötigt nur eine kurze Startstrecke. Die Maschine ist mit einem kombinierten Rad/Skifahrgestell ausgerüstet. Dadurch besitzt sie gute Voraussetzungen für den Einsatz im Gebirge und für Gletscherlandungen. In nahezu 200 Flugstunden hat sich das Flugzeug gut bewährt.

Flugplatzanlage

Die im Berichtsjahr erneut auf 95 % angestiegene Regelmäßigkeit im Linienverkehr (1955: 80 %, 1956: 92 %) ist ein Indiz dafür, daß das Flugplatzareal wieder vermehrt benutzbar war. Daß aber immer noch 5 % Ausfälle – entsprechend 27 Kursflügen – in Kauf

genommen werden mußten, zeigt, daß die Auswirkungen der durchgeführten Bodensanierungen eben doch begrenzt sind. Wir mußten im Laufe des Sommers zudem konstatieren, daß verschiedene neue Geländestellen im markierten Landestreifen ebenfalls der Sanierung bedürfen. Auch ist eine Nachplanie einzelner starker Senkungen im sanierten Gebiet kaum mehr zu umgehen.

Eine dauerhafte Lösung könnte unter den gegebenen Umständen nur erzielt werden, wenn der in Frage kommende Geländestreifen auf die ganze Länge und in der erforderlichen Breite mit Kies unterkoffert und an der Oberfläche mit einem eingewalzten und getränkten Brechschotter-Belag versehen würde. Eine solche Maßnahme wäre wohl auch deshalb zu verantworten, weil doch damit zu rechnen ist, daß der Flugplatz Belpmoos noch während wenigstens sechs Jahren für Flugzeuge mit Radbelastungen bis 4 t verwendet werden muß. Wenn man bedenkt, daß 1928 bei der Einrichtung des Flugplatzes diese Radlasten kaum 1 t erreichten, so ist es eigentlich verwunderlich, daß bei der vorhandenen einfachen Drainage nicht schon früher größere Schwierigkeiten mit der Graspiste entstanden sind. Um so mehr, als dieses Drainagesystem im Laufe der Jahre stark gelitten haben dürfte und heute seinen Zweck kaum mehr erfüllen kann. Die Entwässerung der Startpiste war schon vor Jahren dringend. Sie wurde erstmals im Jahre 1956 an die Hand genommen. Mit den damals zur Verfügung gestellten Mitteln konnten jedoch nur die dringendsten Sanierungsarbeiten ausgeführt werden.

Im Berichtsjahr wurden keine weiteren Entwässerungsarbeiten mehr ausgeführt. Ein Entwässerungssystem, welches das Abfließen sowohl plötzlich anfallender Niederschläge in großen Mengen – z. B. bei Gewitterregen oder Tauwetter, als auch langsam anfallender Niederschlagswasser bei Dauerregen – ermöglicht und das gleichzeitig den Grundwasserspiegel auf einer dem Graswuchs zuträglichen Höhe hält, wäre die beste Lösung, falls die Graspiste beibehalten werden muß, aber ebenfalls recht kostspielig.

Mit dem zunehmenden Luftverkehr haben auch die Ansprüche an die Flugplätze eine bedeutende Steigerung erfahren. Der Unterhalt einer Graspiste, die dem Linienverkehr dienen muß, erfordert deshalb immer wieder erhebliche Mittel, die leicht die Kosten einer Belag-

piste erreichen können. Es sei in diesem Zusammenhang einmal mehr festgehalten, daß der Flugplatz Bern zu den zwei oder drei Flugplätzen Europas gehört, auf denen ohne Kunstpiste ein regelmäßiger Linienbetrieb aufrechterhalten werden muß.

Flugsicherung

Den Kontrollturbetrieb, d.h. die Flugsicherung in der Nahzone, besorgte wiederum die Radio-Schweiz AG, die zu diesem Zwecke für die Dauer des Linienbetriebes einen Beamten aus ihrem Flugsicherungsdienst nach Bern delegierte.

Der Kontrollturm Bern verfügte in den ersten zwei Betriebsjahren über zwei Frequenzen, 119,3 und 119,7 mHz, von denen eine dem Linien- und die andere dem Touristikverkehr zugeteilt war. Im Hinblick auf den relativ geringen Funkflugverkehr und zur Erzielung gewisser Vereinfachungen der technischen Installationen, wurde im Berichtsjahr eine Frequenz fallen gelassen und der gesamte Funkverkehr auf der Frequenz 119,7 abgewickelt. Damit konnten die beiden Fernempfänger in der Station Märchligen wahlweise auf der gleichen Frequenz in Betrieb gesetzt werden, so daß immer eine Reserve der Fernempfangsanlage zur Verfügung stand. Die Schaltung auf den weniger günstigen Lokalempfänger konnte dadurch auf ein Minimum beschränkt werden. Die funkelektrischen Anlagen haben erneut einwandfrei gearbeitet, und die Flugsicherungsbeamten haben ihre Aufgabe zu unserer vollen Zufriedenheit erfüllt. Die Personalfrage bildet aber jedes Jahr erneut ein schwer zu lösendes Problem. Bei der rapiden Verkehrsentwicklung in Kloten und Cointrin ist die dortige Flugsicherungsorganisation gerade in den Sommermonaten in außerordentlicher Weise angespannt. Aus diesem Grunde ist es für die Radio-Schweiz jeweils äußerst schwer, einen Beamten, der die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt, nach Belpmoos zu dislozieren. Wir möchten der Radio-Schweiz deshalb hier nicht nur für die äußerst gewissenhafte und vorbildliche Führung des Flugsicherungsdienstes bestens danken, sondern auch dafür, daß

es ihr möglich war, die Personalfrage jeweils auch in einem für uns günstigen Sinne zu lösen. Neue Dispositionen auf längere Sicht werden sich aber in den nächsten Jahren kaum mehr umgehen lassen.

Finanzielles

Die bedeutende Zunahme im Flugbetrieb mit unseren eigenen Flugzeugen – wohl eher eine vorübergehende Erscheinung, – sowie das wesentlich gesteigerte Arbeitsvolumen im technischen Dienst – zurückzuführen auf vermehrte Aufträge durch die Heliswiss – hatten eine Ausweitung der Betriebsrechnung 1957 gegenüber früheren Jahren zur Folge. Nach wie vor sind wir aber weitgehend auf die Beiträge von Stadt und Kanton Bern angewiesen, um in erster Linie die Kosten des Platzbetriebes, des Flugpolizeidienstes und des Flugsicherungsdienstes decken und die Betriebsrechnung ausgleichen zu können. Die weiter ansteigenden Lebenshaltungskosten haben außerdem dazu geführt, daß wir bereits im Berichtsjahr eine teilweise Anpassung der Löhne vornehmen mußten, um das spezialisierte Personal halten zu können. Trotz den vermehrten Umsätzen war es unmöglich, einen genügend hohen Aktivüberschuß in der Betriebsrechnung zu erzielen, so daß die Aktionäre erneut auf eine Dividende verzichten müssen.

Ausblick

Das begonnene neue Jahr stellt den Berner Luftverkehr vor verschiedene Probleme.

Die Auswirkungen der Aufhebung der direkten Swissairlinie London–Bern auf den Passagierverkehr können nur dann einigermaßen ausgeglichen werden, wenn es gelingt, einen entsprechenden Ausbau der internen Flugverbindungen ab Bern nach Zürich, Genf oder Basel zu realisieren. Zürich steht dabei wegen der sich dort konzentrierenden Kontinental- und Interkontinentallinien im Vordergrund. Interne schweizerische Fluglinien sind jedoch unwirtschaftlich. Sie erlangen erst im Rahmen eines europäischen Liniensystems

als Ergänzungs- oder sog. Zubringerverbindungen eine Existenzberechtigung. Den Flugreisenden dienen solche Verbindungen nur, wenn häufige Kursflüge mit guter Regelmäßigkeit vorgesehen werden. Die Kursintervalle müssen kurz sein, und die verwendeten Flugzeuge haben moderne Bordapparaturen und Funkeinrichtungen aufzuweisen, welche die größtmögliche Regelmäßigkeit garantieren. Ebenso darf der Komfort gegenüber den Langstreckenflugzeugen nicht zu sehr abfallen. Diese Forderungen führen zu Flugzeugen in der Größenordnung der DC-3. Diese Kategorie von Flugzeugen, mit 12 bis 20 t Abfluggewicht, stellt die bereits bekannten Anforderungen an Rollpisten und topographische Umgebung eines Flugplatzes bezüglich der Ein- und Ausflugverhältnisse.

Daraus ergibt sich, daß auch ein Kurzstreckenverkehr ab Belpmoos für den Anschluß von Bern an das internationale Liniennetz unter den heutigen Voraussetzungen und Gegebenheiten nur in beschränktem Ausmass möglich ist. Die Verlegung des Flugplatzes nördlich der Stadt, wofür ein Vorprojekt vorliegt, bleibt als dringliche Forderung in vollem Umfang bestehen. Diese Lösung dürfte aber noch Jahre bis zu einer Verwirklichung brauchen. Nächste Aufgabe ist es deshalb, die Piste im Belpmoos so herzurichten, daß der bestehende Flugplatz einen höheren Sicherheitsgrad für Start und Landung auch nach Regenfällen bieten kann, damit der Flugverkehr der Bundesstadt bis zur Schaffung einer definitiven Anlage am neuen Standort wenigstens im heute möglichen Umfang erhalten bleibt.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1957 zu genehmigen;
2. den Verlustsaldo 1956 um den Einnahmenüberschuß von Fr. 280.32 zu reduzieren;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 22. Mai 1958

ALPAR
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Bern

Namens des Verwaltungsrates
der Präsident: der Direktor:

W. Hörning *H. Aeschbacher*

Flugplatz Bern-Belp					
Verkehrsausweis 1957					
	Bewegungen	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i> (1956)	489 (474)	5 492 (6023)	68 007 (67700)	2 702 (2998)	7 031 (5331)
<i>B. Gewerbsmäßiger Verkehr</i> außer den Linien					
Transportflüge	138	175	—	—	29 287
Rundflüge	824	1 202	—	—	—
Andere Flüge gegen Entgelt	252	112	—	—	—
Übrige Flüge	52	6	—	—	—
<i>C. Privater Luftverkehr</i>					
Privatflüge	14 227	3 905	—	—	—
Schulung	17 727	45	—	—	—
Militärflüge	998	—	—	—	—
Segelflüge	9 542	—	—	—	—
<i>Gesamttotal</i>	44 249	10 937	68 007	2 702	36 318
1955	23 063 ¹	6 988	41 742	2 914	7 761
1956	22 404 ¹	10 555	67 700	2 998	7 171

¹ Lokalflüge nur einfach gezählt als eine «Bewegung».

Betriebsrechnung für das Jahr 1957

Einnahmen

	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren	47 678.60
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)	—.—
3. Flugsicherungsdienst	1 487.25
4. Technischer Betrieb	135 739.28
5. Autobetrieb	24 797.15
6. Flugbetrieb	152 796.45
7. Diverse Erträge	4 630.70
8. Beiträge: Stadt Bern	150 000.—
Kanton Bern	75.000 —
	<u>225 000.—</u>
	<u>592 129.43</u>

Ausgaben

1. Flugplatzbetrieb	75 402.58
2. Flugpolizeidienst	94 609.92
3. Flugsicherungsdienst	54 986.58
4. Technischer Betrieb	134 065.40
5. Autobetrieb	28 190.30
6. Flugbetrieb	116 594.33
7. Sonderaufwendungen	32 000.—
8. Abschreibungen	56 000.—
9. Einnahmenüberschuß	280.32
	<u>592 129.43</u>

Bilanz per 31. Dezember 1957

	Fr.	
Kasse		5 778.11
Postscheck		2 616.10
Banken		28 643.50
Wertschriften		61 542.—
Flugzeugpark ¹		130 464.10
Automobile ²		42 732.75
Maschinenpark ³		118 536.95
Büroeinrichtungen, Mobiliar ³		39 883.70
Tankanlage		5 020.20
Flugzeughalle II ⁴		90 012.35
Flugzeughalle III ⁴		59 099.80
Funkeinrichtungen ⁵		65 369.50
Lager Verbrauchsmaterial		7 691.25
Debitoren	234 101.—	
Transitorische Aktiven	4 162.90	238 263.90
Verlustvortrag 1956	953.45	
Überschuß 1957	280.32	673.13
		<u>896 327.34</u>
Kapital		565 000.—
Personalfonds		60 000.—
Kreditoren	100 927.34	
Transitorische Passiven	3 200.—	104 127.34
Abschreibungen		56 000.—
Darlehen		111 200.—
		<u>896 327.34</u>

¹ Versicherungswert Fr. 160 000.—

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

In der Eigenschaft als von der Generalversammlung gewählte Revisoren haben wir die auf 31. Dezember 1957 abgeschlossene Betriebsrechnung und Bilanz geprüft.

Wir bestätigen, daß diese Rechnungsausweise mit der in vorzüglicher Ordnung geführten Buchhaltung übereinstimmen. Die den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1957 umfassende Betriebsrechnung ergibt einen Ertragsüberschuß von Fr. 280.32. Damit reduziert sich der Verlustvortrag von 1956 von Fr. 953.45 in der Bilanz auf Fr. 673.13. Die Bilanz schließt beidseitig mit je Fr. 896 327.34 ab. Auf Grund unserer Prüfung und nach den uns erteilten Aufschlüssen sind wir überzeugt, daß die Darstellung des Jahresergebnisses und der Vermögenslage der Gesellschaft richtig ist.

Für die in der Bilanz aufgeführten Postscheck- und Bankguthaben lagen die bezüglichen Ausweise vor. Wir kontrollierten ebenfalls die Wertschriften, die Inventare und den Kassenbestand am Tage der Revision. Durch zahlreiche Stichproben stellten wir die restlose Übereinstimmung der getroffenen Buchungen mit den Belegen und Unterlagen fest.

Wir beantragen der Generalversammlung der «Alpar», die Betriebsrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1957 in vorliegender Form zu genehmigen und den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 6. Mai 1958

Die Kontrollstelle:

W. Schenk

H. Luginbühl