



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

DREISSIGSTER

JAHRESBERICHT

1958



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

DREISSIGSTER

JAHRESBERICHT

1958

Organe

Verwaltungsrat

Präsident:	*W. Hörning, Kaufmann, Bern
Vizepräsident:	*S. Brawand, Regierungsrat, Bern
Mitglieder:	F. Anderegg, Abteilungschef, Bern
	Ed. Cardinaux, Direktor, Bern
	P. Dübi, 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

Wenn auch das Jahr 1958 für Bern im Linienverkehr nicht ganz den erwarteten Erfolg gebracht hat – der Flugplatz konnte in allzu vielen Fällen wegen der aufgeweichten Graspiste nicht angefliegen werden –, so dürfen wir andererseits mit Genugtuung auf die Tatsache hinweisen, daß nach einem positiven Beschluß im Großen Rat des Kantons Bern auch in der Volksabstimmung in der Gemeinde Bern Ende Oktober die Vorlage für die Erstellung einer Hartbelagpiste mit großer Mehrheit angenommen worden ist. Die stimmberechtigten Einwohner der Stadt Bern haben durch ihre Stellungnahme bekundet, daß große Bevölkerungskreise die Wichtigkeit des Luftverkehrs für Bern erkannt haben.

Verwaltung

Die zehnte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre fand in Bern am 24. Juni 1958 statt. Die vom Präsidenten des Verwaltungsrates geleitete Versammlung war von 22 Aktionären besucht, welche insgesamt 4279 Aktienstimmen auswiesen. Nach einem einleitenden Votum des Vorsitzenden wurden Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz einstimmig genehmigt und anschließend den Verwaltungsorganen und der Direktion die nachgesuchte Entlastung erteilt. Die Kontrollstelle wurde hierauf für ein weiteres Jahr in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Auf die Generalversammlung hin hatte der kürzlich zum Stadtpräsidenten von Bern gewählte Gemeinderat Dr. Ed. Freimüller zufolge starker amtlicher Belastung seinen Rücktritt aus dem Verwaltungsrat erklärt. Die Versammlung nahm mit Bedauern von diesem Entschluß Kenntnis, und der Vorsitzende sprach dem scheidenden Magistraten den Dank der Alpar für sein langjähriges uneigennütziges Wirken für die bernische Luftfahrt aus.

Als Nachfolger war vom Gemeinderat der Stadt Bern nominiert worden Herr Gemeinderat Paul Dübi, Schuldirektor der Stadt Bern, der von der Versammlung einstimmig in den Verwaltungsrat gewählt wurde.

Im Verlaufe des Jahres 1958 hat sich der Verwaltungsrat zu zwei Sitzungen versammelt, wobei der Orientierung über das Vorhaben, eine Hartbelagpiste zu erstellen, eine besondere Sitzung gewidmet war. An dieser Sitzung referierte der Stadtingenieur von Bern eingehend über das Projekt, welches vom Verwaltungsrat voll und ganz unterstützt wurde.

In drei Sitzungen hat der Ausschuß des Verwaltungsrates die laufenden und in seine Kompetenz fallenden Geschäfte behandelt.

Propaganda

Wie in den letzten Jahren, so haben wir in der Propaganda aus finanziellen Erwägungen heraus starke Zurückhaltung geübt. Trotzdem darf das Ergebnis als zufriedenstellend angesprochen werden.

Für die Propagierung unserer beliebten Alpenflüge stellte uns die im Monat Mai stattfindende bernische Ausstellung BEA eine große Reklamewand zur Verfügung, die recht wirkungsvoll gestaltet werden konnte. Im Juni folgte eine weitere Werbung für Alpenflüge durch Photographien und Großtexte in einem uns in freundlicher Weise von der Swissair zur Verfügung gestellten Schaufenster des Luftreisebüros im Hauptbahnhof. Während des Sommers und erneut im Verlaufe des Spätherbstes unternahmen wir eine Aktion mit Werbetriefen für unsere Fluggutscheine, welche neuerdings auch als Kunden- oder Personalgeschenke gefragt sind und sich auch auf die Festzeit hin steigender Beliebtheit erfreuen. Durch eine Inseratenserie in der bernischen Tagespresse haben wir die Werbung für die Geschenkgutscheine noch intensiviert. Vom erzielten Erfolg sind wir befriedigt.

Gemeinsam mit der Swissair haben wir, wie bereits in den Vorjahren, eine in größerem Maßstab angelegte Propagandaaktion für die Anschlußfluglinien Bern-Zürich durchgeführt. Plakate und eine Serie von Inseraten in großem Format in der Tagespresse fanden starke Beachtung, die aber dann leider durch viele Kursausfälle zum Teil wieder an Wirkungskraft verlor.

Betrieb

Linienverkehr, Allgemeines

Im Jahresbericht 1957 legten wir die Gründe dar, welche die Swissair dazu gezwungen haben, Bern nur noch durch einen Zubringerdienst an das internationale Liniennetz anzuschließen. Wir haben auch auf die ungenügenden Platzverhältnisse hingewiesen, die selbst einen solchen Zubringerdienst in Frage stellten, wenn nicht günstigere Voraussetzungen geschaffen würden. Erst auf die Zusicherung hin, daß vor der Wiederaufnahme des Linienverkehrs weitere Verbesserungsarbeiten an der Piste vorgenommen würden, konnte sich die Swissair entschließen, die Städteverbindung Bern-Zürich in ihren Flugplan aufzunehmen.

Linienverkehr, Ergebnisse

Die Linieneröffnung erfolgte am 20. Mai 1958. Täglich wurden 2 Kurspaare zwischen Zürich und Bern geführt. Die beiden Kurse Bern-Zürich waren so angesetzt, daß mit dem Frühkurs der Anschluß an die Morgengruppe und mit einem späteren Kurs derjenige an die Nachmittagsgruppe der von Zürich abfliegenden Linienflugzeuge sichergestellt werden konnte.

Der Frühkurs Zürich-Bern, Zürich ab 0600, war ein reiner technischer Überflug ohne besonderen Anschlußwert.

Die Betriebsdauer erstreckte sich über annähernd $4\frac{1}{4}$ Monate bis zum 30. September. Die vielen Ausfälle, die wegen der ungenügenden Platzverhältnisse auf dem Belpmoos im Berichtsjahr zu verzeichnen waren, hatten zur Folge, daß die Fluggäste, die von Bern aus ihre Luftreise antreten wollten, sehr oft im Zweifel waren, ob der Kurs, für den sie gebucht hatten, auch tatsächlich geführt werde. Diese Ungewißheit veranlaßte viele Passagiere, das Linienflugzeug erst ab Zürich zu benützen, was sich auf die Frequenz der Anschlußkurse ungünstig auswirkte und dazu führte, daß die Swissair im September wegen ungenügender Buchungen, mit wenigen Ausnahmen, den Frühkurs Zürich-Bern-Zürich ausfallen ließ.

Das Betriebsergebnis der Saison 1958 lautet wie folgt:

	Kurse	Passagiere	Post (kg)	Fracht (kg)	Gepäck (kg)
<i>Morgenkurs</i>					
Zürich-Bern	61	54	—	4 028	569
Bern-Zürich	61	414	50	85	4 718
<i>Nachmittagskurs</i>					
Zürich-Bern	103	837	—	5 734	10 916
Bern-Zürich	103	454	—	1 534	5 453
Total Linienverkehr .	328	1759	50	11 381	21 656
Durchschnittliche Platzbelegung	27%				
Ausfälle	192 Kurse				
Regelmäßigkeit	66%				

Flugbetrieb mit betriebseigenen Flugzeugen

In unserem eigenen Flugbetrieb können wir wiederum eine wesentliche Steigerung der Gesamtzahl der Flugstunden und der Flüge feststellen. So wurden im Berichtsjahr in 1449 Stunden (1957: 1131) 4703 (3696) Flüge ausgeführt. Diese Verkehrszunahme ist auf die erhöhte Nachfrage im Charterbetrieb und den vermehrten Einsatz unserer Koolhoven FK 50 im Dienste der Eidg. Vermessungsdirektion zurückzuführen. Unser Spezialflugzeug für Gletscherlandungen, HB-OPO, erfreute sich wiederum großer Beliebtheit und erreichte die ansehnliche Zahl von 261 Flugstunden (1957: 185), die in Kursen und im Charterbetrieb im vergangenen Jahr geflogen wurden. Ausgeführte Krankentransporte im In- und Ausland sprechen für die Zweckmäßigkeit unserer «Bonanza» für solche Spezialflüge.

Rückblickend kann festgehalten werden, daß unser eigener Flugbetrieb gegenüber dem Vorjahr nochmals einen bedeutenden Aufschwung erfahren hat.

Gewerbsmäßiger Bedarfsverkehr

Während die gewerbsmäßigen Transportflüge mit Passagieren leicht von 138 (1957) auf 105 zurückgingen, hat die beförderte Fracht von 29,3 Tonnen auf 34 Tonnen zugenommen. Auch bei den Rund-

flügen ist ein leichter Rückgang festzustellen, und zwar von 824 (1957) auf 756. Im gleichen Verhältnis waren die Rundflugpassagiere etwas weniger zahlreich als im Vorjahr.

Die übrigen Flüge gegen Entgelt und die technischen Flüge sind gesamthaft gesehen stabil geblieben. Die im Vergleich zum Vorjahr geringere Aktivität auf dem Sektor der gewerbsmäßigen Bedarfsflüge ist auf das für solche Flüge oft ungünstige Wetter und auch auf die häufigen Sperrungen des Flugplatzes zurückzuführen.

Nichtgewerbsmäßiger Verkehr

Auch auf diesem Gebiet ist eine leichte Abnahme der Zahl der Flüge gegenüber dem Vorjahr festzustellen, wobei aber die Flüge von Militärflugzeugen und die Segelflüge, letztere sogar erheblich, zugenommen haben. Die Schwankungen halten sich aber in engen Grenzen und sind vor allem wetterbedingt.

Jedenfalls darf einmal mehr festgehalten werden, daß der Flugplatz Bern-Belp bei den nichtgewerbsmäßigen Flügen seit Jahren schon mit an der Spitze aller schweizerischen Flugplätze steht. Die Eignung von Bern als sportfliegerisches Zentrum wird damit neuerdings unter Beweis gestellt.

Flugzeug- und Wagenpark

Weder der Flugzeug- noch der Wagenpark haben im Verlaufe des Jahres 1958 eine Veränderung erfahren.

Nachstehend seien zur Orientierung unserer Aktionäre die in unserem Besitz sich befindenden Flugzeuge aufgeführt. Der Flugzeugpark umfaßt demnach auf Ende des Berichtsjahres:

- 1 Flugzeug, Typ Koolhoven FK 50, Hochdecker für 10 Passagiere, mit zwei Motoren von je 420 PS ausgerüstet (HB-AMA).
- 1 Flugzeug, Typ Beech C 35, Tiefdecker für 3 Passagiere, mit einem Motor von 180 PS ausgerüstet (HB-EGB).
- 1 Flugzeug, Typ Cessna 170, Hochdecker für 3 Passagiere, mit einem Motor von 145 PS ausgerüstet (HB-CAU)

- 1 Flugzeug, Typ de Havilland Leopard, Hochdecker für 2 Passagiere, mit einem Motor von 135 PS ausgerüstet (HB-ALI).
- 1 Flugzeug, Typ Piper Super Cub, Hochdecker für 1 Passagier, mit einem Motor von 150 PS ausgerüstet (HB-OPO).
- 1 Flugzeug, Typ Piper Cub, Hochdecker für 1 Passagier, mit einem Motor von 90 PS ausgerüstet (HB-OSW).
- 1 Flugzeug, Typ Piper Cub, Hochdecker für 1 Passagier, mit einem Motor von 60 PS ausgerüstet (HB-ALP)

Zum Teil handelt es sich um Flugzeuge älterer Bauart, deren Ersatz in näherer Zukunft ins Auge gefaßt werden muß. Dies gilt insbesondere für die FK 50 und die Leopard, welche beide Mitte der dreißiger Jahre angekauft worden sind.

Flugplatzanlage

Das vergangene Jahr stand im Zeichen zahlreicher Verhandlungen, die den Bau einer Kunstbelagpiste zum Gegenstand hatten. Ultimative Forderungen seitens der Swissair gaben klar zu verstehen, daß unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft nicht mehr länger gewillt war, die unbefriedigenden Pistenverhältnisse auf dem Belpmoos hinzunehmen, nachdem mit den fast jährlich durchgeführten partiellen Sanierungsarbeiten die Schwierigkeiten nicht in befriedigender Weise behoben werden konnten. Den Behörden Berns stellte sich somit die Frage: Soll Bern vom Linienflugverkehr völlig abgeschnitten werden oder soll es, unter besseren Voraussetzungen, dem kontinentalen und dem interkontinentalen Luftverkehr angeschlossen bleiben?

Diese weittragende Frage wurde sowohl von den kantonalen als auch den städtischen Behörden zugunsten einer Weiterführung des Linienverkehrs entschieden, nachdem im Auftrage des Gemeinderates die städtische Baudirektion I ein Projekt für eine Kunstbelagpiste ausgearbeitet hatte.

Auf Grund der Entscheide und der Beschlüsse des Großen Rates des Kantons Bern sowie der Anträge des Gemeinderates der Stadt Bern stimmte der Stadtrat Anfang Oktober einer Vorlage über den

Bau einer Hartbelagpiste zu. Der Botschaft des Stadtrates an die Gemeinde zuhanden der Stimmbürger betreffend die Erstellung dieser Kunstbelagpiste vom 26. September 1958 entnehmen wir auszugsweise folgende Darlegungen, die es verdienen, festgehalten zu werden:

1. Bern im internationalen Flugverkehr

Im Mai 1948 wurde Bern dem kontinentalen Luftverkehr durch den Betrieb der Linien Bern–London–Bern und Bern–Brüssel–Bern angeschlossen.

Die Saison 1955 wies erstmals außergewöhnlich viele Ausfälle auf, bedingt durch die Sperrung des Flugplatzes für DC-3-Flugzeuge infolge häufiger und anhaltender Regenfälle, die das Terrain stark aufweichten. Bei keinem dieser Ausfälle hatten die allgemeinen Wetterbedingungen Start und Landung verunmöglicht, sondern ausschließlich der Bodenzustand. Von 251 vorgesehenen Kursen konnten nur 201 oder rund 80% durchgeführt werden. Dadurch entstand ein Frequenzausfall von 844 Passagieren.

1955/56 wurde die Hauptpiste mit einem Kostenaufwand von Fr. 143 000.— entwässert. Dank dieser Maßnahme waren in der Flugsaison 1956 weniger Umleitungen erforderlich, obwohl die Wetterverhältnisse wegen der andauernden Regenfälle wiederum denkbar ungünstig waren. An 12 Betriebstagen mußten 42 Kurse wegen Unbenützbarkeit der Graspiste abgesagt werden oder nach andern Flugplätzen umgeleitet werden. Diese Ausfälle hatten für Bern einen Frequenzverlust von 450 Passagieren zur Folge.

Ab Juli 1957 mußte das Startgewicht des Kursflugzeuges nach London um rund einen Drittel herabgesetzt werden, weil die Operationssektion der Swissair es nach umfassenden Pistenuntersuchungen nicht länger verantworten konnte, die DC-3-Flugzeuge mit voller Last starten zu lassen.

Ende September 1957 sah sich die Swissair gezwungen, die Bedienung der Strecke Bern–London–Bern endgültig einzustellen. Begründet wurde dieser Entscheid mit der ungenügenden Zahl an geschulten Piloten, die auf Naturpisten starten und landen können, mit Navigationsschwierigkeiten der DC-3-Flugzeuge über den Großstädten Paris und London und schließlich auch mit der Absicht der

Swissair, diesen Flugzeugtyp sobald als möglich aus dem regelmäßigen internationalen Streckendienst zurückzuziehen.

Schon in der Saison 1956 wurde – zum erstenmal seit Kriegsende – wiederum die Strecke Bern–Zürich–Bern geflogen. Der Regierungsrat des Kantons Bern und der Gemeinderat konnten in Verhandlungen mit der Swissair erwirken, daß in der Saison 1958 täglich zwei Kurspaare geführt werden. Das Entgegenkommen wurde allerdings an einige Vorbehalte geknüpft. Die Stadt Bern hatte sich zu verpflichten, größere Ausbesserungsarbeiten an der Piste auszuführen, die auf Fr. 40 000.— veranschlagt wurden.

Das Betriebsergebnis vom 20. Mai bis 31. Juli 1958 verzeichnet von 162 geplanten Flügen 79 Ausfälle.

2. Das Projekt einer Kunstbelagpiste

Die projektierte Piste entspricht grundsätzlich der Klasse F der Empfehlungen der ICAO. Die Grundlänge der befestigten Piste beträgt 1200 m, die Breite 30 m. Beidseits der Piste verbleiben hindernisfreie Grasflächen von je 60 m Breite.

Außerdem ist ein befestigter Abstellplatz von 65 m Länge und 30 m Breite sowie die zugehörige Rollstraße zur Startpiste von rund 85 m Länge und 15 m Breite zu erstellen. Die Oberfläche des Kunstbelages umfaßt insgesamt 39 550 m².

Durch zahlreiche Sondierungen wurde der Untergrund der neuen Piste untersucht. Unter einer ungefähr 25 cm dicken, stark lehmhaltigen Humusschicht befinden sich Schichten aus lehmhaltigem Feinsand, die stellenweise in kompakten, undurchlässigen, festen Lehm übergehen. Kies wurde in 0,6 bis 2,5 m Tiefe angetroffen. Unter diesen Kiesschichten liegen vermutlich weitere Lagen von Lehm und Sand. In etwa 1,60 bis 1,90 m Tiefe wurde meistens Wasser angetroffen, das aber nicht unbedingt mit dem Wasserstand der Aare oder der Gürbe in Zusammenhang steht. Es ist daher kaum anzunehmen, daß die lästigen Sumpfstellen der heutigen Piste durch einen hochliegenden Grundwasserspiegel verursacht werden.

Als wichtigstes Element für die bauliche Sanierung des Flugplatzes Belpmoos ist zweifellos die Schaffung eines tragfähigen, bis unter die normale Frosttiefe reichenden Kieskoffers anzusehen, für

die Piste wie für die Rollstraße und den Abstellplatz ist daher eine mittlere Kofferstärke von 60 cm in Aussicht genommen worden.

Die heutige Humusschicht (8400 m³) sowie das darunterliegende lehmhaltige Material (14 800 m³) werden maschinell ausgehoben, abtransportiert und hauptsächlich bei der in der Nähe des Flugplatzes gelegenen Kiesausbeutungsstelle deponiert. Nach erfolgtem Aushub wird eine 20 cm dicke Filterbetonschicht eingebracht, auf die das Kiesmaterial des Koffers zu liegen kommt. Das hierfür benötigte lehmfreie sandige Kiesmaterial (zirka 29 000 m³) kann in einer Distanz von zirka 800 m vom Flugplatz gewonnen werden.

Die mit modernen Baugeräten eingebrachte und verdichtete Filterbeton- und Kiesschicht von zirka 60 cm Fertigstärke erhält eine 5 cm starke Bitumen-Kiesschicht, die ihrerseits mit einem Teer-asphalt-Teppichbelag von 2 cm Stärke überzogen wird.

Zur Aufnahme und Ableitung des Oberflächenwassers werden beidseits der Piste Längsgräben von 80 cm Breite und bis zu 2,5 m Tiefe ausgehoben und mit durchlässigem Rollkies aufgefüllt. Diese Gräben stehen mit der wasserführenden Kiesunterlage in Verbindung. Die oberste Rollkiesschicht dieser Sickergräben wird mit Bitumenemulsion so stabilisiert, daß trotzdem genügend freie Zwischenräume für das Eindringen des Wassers offen bleiben.

Die Pistenachse wird mit den vorgeschriebenen Farbstrichen mit reflektierenden Glasperlen markiert, und auf den Pistenenden werden die Kennzahlen für die Start- und Landerichtung aufgemalt.

Über die Aufhebung der unwichtigen, aber sehr gefährlichen Augutstraße, die quer über den Flugplatz führt, muß mit der Eigentümerin, der Flurgenossenschaft Belp, noch verhandelt werden. (Die Straße konnte in der Zwischenzeit von der Stadt käuflich erworben werden.) Im Einvernehmen mit dem Luftamt wird zur Sicherung der Flugplatzstraße nach Belp eine elektrische Signalanlage eingerichtet, die vom Kontrollturm aus bedient werden kann.

Der nordwestliche Teil der heutigen Rasenpiste, von der Augutstraße ungefähr 440 m flußabwärts, liegt auf privaten Parzellen im Gesamthalte von 105 064 m², die zurzeit von der Stadt gepachtet sind. Für den Bau einer neuen Piste müssen sie zu Eigentum erworben werden. Hiefür ist ein Betrag von Fr. 210 000.— einzusetzen. (Dies-

bezügliche Verhandlungen mit den Landeigentümern konnten bereits erfolgreich abgeschlossen und das erforderliche Land in den Besitz der Einwohnergemeinde der Stadt Bern übergeführt werden.)

Für die Kiesgewinnung in der Nähe des Flugplatzes ist mit Aufwendungen von Fr. 198 000.— zu rechnen. Die eigentlichen Bauarbeiten sind wie folgt veranschlagt worden:

Erdarbeiten	Fr.	157 671.—
Chaussierungsarbeiten	»	522 385.—
Pflästerungen und Verschiedenes	»	37 236.—
Bauleitung und Unvorhergesehenes	»	74 708.—
Insgesamt	Fr.	<u>792 000.—</u>

Die Gesamtkosten betragen somit:

Landerwerb	Fr.	210 000.—
Kiesgewinnung	»	198 000.—
Bauarbeiten	»	792 000.—
Total	Fr.	<u>1 200 000.—</u>

3. Die Finanzierung der Kunstbelagpiste

Wie ausgeführt wurde, müssen für die Erstellung der Kunstbelagpiste Parzellen im Gesamthalte von 105 064 m² neu erworben werden. Da die Stadt schon bisher Eigentümerin des Flugplatzareals war und das Terrain der Alpar AG verpachtet hat, sind auch die in Frage stehenden Parzellen von der Stadt zu erwerben. Für diesen Landerwerb ist ein Kredit von Fr. 210 000.— zu sprechen.

Was die verbleibenden Kosten von Fr. 990 000.— betrifft, so wurde zwischen Kanton und Stadt eine hälftige Teilung in Aussicht genommen. Auf die Stadt würden somit entfallen:

Landerwerb	Fr.	210 000.—
Kiesgewinnung und Baukosten	»	495 000.—
Insgesamt	Fr.	<u>705 000.—</u>

Der Stadtrat beantragte zuhanden der Volksabstimmung, der Erstellung der Kunstbelagpiste zuzustimmen und den nachgesuchten Kredit von Fr. 705 000.— zu bewilligen. Mit 14 974 Ja gegen 8661 Nein haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern den Antrag des Stadtrates in der Abstimmung vom 25./26. Oktober 1958 gutgeheißen. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat seinerseits dem Großen Rat beantragt, an diesen Ausbau einen Kantonsbeitrag von 495 000.— Franken zu gewähren. Dieser Beitrag ist vom Großen Rat am 15. September 1958 bewilligt worden.

Leider konnte nicht schon im November des Berichtsjahres mit dem Bau begonnen werden, da noch verschiedene Schwierigkeiten beim Landerwerb zu überwinden waren. Der Baubeginn erfolgte deshalb erst im Januar 1959, doch ist zu erwarten, daß die Piste trotzdem zu Beginn der kommenden Flugsaison in Betrieb genommen werden kann und daß Bern somit ohne Unterbruch dem internationalen Flugliniennetz angeschlossen bleibt.

Flugsicherung

Seit Bestehen des Kontrollturmes auf dem Flugplatz Bern wurde der Flugsicherungsdienst von Beamten der Radio-Schweiz AG versehen. Das Berichtsjahr macht hievon eine Ausnahme, da es der Radio-Schweiz AG nicht möglich war, einen ihrer Kontrollturmbeamten für die Linienverkehrssaison zur Verfügung zu stellen. Im Einvernehmen mit dem Eidg. Luftamt wurde deshalb die Alpar ermächtigt, auf dem Flugplatz Bern einen Fluginformationsdienst einzurichten und diesen mit ihrem eigenen Personal (Flugpolizeibeamten) durchzuführen. In entgegenkommender Weise erklärte sich die Radio-Schweiz bereit, einen ihrer Kontrollturmbeamten, zwecks Einführung unseres Personals in diesen Dienst, für die Dauer von drei Wochen nach Bern zu delegieren. Wir können heute mit Genugtuung feststellen, daß dieser Fluginformationsdienst gut funktionierte, zu keinerlei Beanstandungen Anlaß gab und seinen Zweck erfüllt hat.

Die technischen Anlagen funktionierten einwandfrei, und dank dem Fernempfang Märchligen konnte der Störpegel so tief gehalten werden, daß auch empfangsseitig eine gute Verständigung gewährleistet war. Die Abwicklung des Sprechverkehrs erfolgte auf der Frequenz von 122,5 mHz.

Der Radio-Schweiz AG sei an dieser Stelle bestens gedankt für ihre Mitarbeit und das Verständnis, das sie unseren Belangen entgegengebracht hat. Es ist zu hoffen, daß in Kürze das Personalproblem für die zukünftige Besetzung des Kontrollturms Bern definitiv gelöst werden kann.

Finanzielles

Sowohl die Abteilung Flugbetrieb unserer Gesellschaft wie auch der technische Dienst waren im Berichtsjahr stärker als erwartet beschäftigt. Dies führte zu erhöhten Einnahmen, denen aber andererseits auch erhöhte Ausgaben gegenüberstehen.

Obschon die eigentlichen Betriebserträge im Berichtsjahr erneut gestiegen sind und erstmals 66% der Einnahmen erreichten, waren wir erneut auf die üblichen Zuwendungen der öffentlichen Hand angewiesen, um die Betriebsrechnung ausgleichen zu können. Aus diesem Grund sind wir auch nicht in der Lage, eine Dividende auf dem Aktienkapital vorschlagen zu können.

Das Betriebsergebnis gestattet immerhin die Vornahme der technisch erforderlichen Abschreibungen und eine weitere dringlich notwendige Einlage in den Personalfürsorgefonds.

Ausblick

Die Erstellung einer Hartbelagpiste wird im Jahre 1959 eine wesentliche Verbesserung in der Regelmäßigkeit der Kursflüge zwischen Bern und Zürich ermöglichen. Damit darf auch ein erneuter Anstieg der Reisendenzahlen erwartet werden. Außerdem ist mit der Hartpiste die Möglichkeit gegeben, den Bedarfsverkehr und den Ausbildungsbetrieb zu intensivieren. Die auf Jahresende mit dem Berner Aero-Club getroffene Vereinbarung, wonach unsere Gesellschaft den gesamten Betrieb der Sportfliegerschule übernimmt, läßt erwarten, daß auch der sogenannte nichtgewerbsmäßige Flugbetrieb inskünftig eine Steigerung erfahren wird.

Die für uns daraus erwachsenden Aufgaben werden eine gewisse Erhöhung des Ausbildungspersonals erforderlich machen, aber auch für die Direktion bedeutende Belastungen bringen. Auch die im Belpmoos seit Jahren prekären Raumverhältnisse, insbesondere bei der Passagierabfertigung und dem technischen Dienst, rufen immer dringlicher einer baldigen Abhilfe. Diese mehr unmittelbar zu lösenden Fragen dürfen uns aber keineswegs davon abhalten lassen, dem Fernziel unsere volle Aufmerksamkeit zu schenken. Dieses liegt nach wie vor in der Schaffung eines topographisch, meteorologisch und flugsicherungstechnisch günstig gelegenen Flugplatzes für Bern.

**Anträge des Verwaltungsrates
an die Generalversammlung**

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1958 zu genehmigen;
2. den Verlustsaldo 1957 um den Einnahmenüberschuß von Fr. 270.88 zu reduzieren;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 22. Mai 1959

ALPAR
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Bern

Namens des Verwaltungsrates
der Präsident: der Direktor:

W. Hörning

H. Aeschbacher

Flugplatz Bern-Belp
Verkehrsausweis 1958

	Bewe- gungen	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i>	328	1 759	21 656	50	11 381
<i>1957</i>	489	5 492	68 007	2 702	7 031
<i>B. Gewerbsmäßiger Bedarfsverkehr</i>					
Transportflüge	105	54	—	—	32 965
Rundflüge	756	889	—	—	—
Andere Flüge gegen Entgelt	205	120	—	—	—
Übrige Flüge	180	33	—	—	—
<i>C. Nichtgewerbs- mäßiger Verkehr</i>					
Privatflüge	13 518	4 414	—	—	—
Schulung	13 022	43	—	—	—
Militärflüge	1086	—	—	—	—
Segelflüge	11 394	—	—	—	—
<i>Gesamttotal</i>	40 594	7 312	21 656	50	44 346
1956	22 404	10 555	67 700	2 998	7 171
1957	44 249	10 937	68 007	2 702	36 318

Bemerkung: Lokalflüge nur einfach gezählt als eine «Bewegung».

Betriebsrechnung für das Jahr 1958

Einnahmen

	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren	45 002.85
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)	—.—
3. Flugsicherungsdienst	1 062.40
4. Technischer Betrieb	168 872.62
5. Autobetrieb	23 017.55
6. Flugbetrieb	203 497.75
7. Diverse Erträge	4 431.—
8. Beiträge: Stadt Bern	150 000.—
Kanton Bern	75 000.—
	<u>225 000.—</u>
	<u>670 884.17</u>

Ausgaben

1. Flugplatzbetrieb	81 323.60
2. Flugpolizeidienst	104 620.55
3. Flugsicherungsdienst	55 017.18
4. Technischer Betrieb	167 107.30
5. Autobetrieb	25 456.63
6. Flugbetrieb	142 559.93
7. Sonderaufwendungen	27 528.10
8. Abschreibungen	67 000.—
9. Einnahmenüberschuß	270.88
	<u>670 884.17</u>

Bilanz per 31. Dezember 1958

	Fr.
Kasse	7 022.76
Postscheck	31 390.93
Banken	34 925.55
Wertschriften	116 064.—
Flugzeugpark ¹	114 489.25
Automobile ²	43 179.75
Maschinenpark ³	107 087.85
Büroeinrichtungen, Mobiliar ³	36 457.—
Tankanlage	4 470.20
Flugzeughalle II ⁴	89 112.35
Flugzeughalle III ⁴	58 499.80
Funkeinrichtungen ⁵	58 869.50
Lager Verbrauchsmaterial	4 841.25
Debitoren	217 355.75
Transitorische Aktiven	4 910.80
	<u>222 266.55</u>
Verlustvortrag 1957	673.13
Überschuß 1958	270.88
	<u>929 078.99</u>
Kapital	565 000.—
Personalfonds	80 000.—
Kreditoren	105 918.99
Transitorische Passiven	8 500.—
	<u>114 418.99</u>
Abschreibungen	67 000.—
Darlehen	102 660.—
	<u>929 078.99</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, in Bern*

Herr Präsident,
sehr geehrte Herren!

In der Eigenschaft als von der letztjährigen Generalversammlung vom 24. Juni 1958 gewählte Revisoren haben wir die auf 31. Dezember 1958 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 1958 umfassende Betriebsrechnung ergibt einen Ertragsüberschuß von Fr. 270.88; damit reduziert sich der Verlustvortrag vom Vorjahr von Fr. 673.13 auf Fr. 402.25. Die Bilanz schließt beidseitig mit je Fr. 929 078.99 ab.

Auf Grund unserer Prüfungen 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 Bankenguthaben lagen die gültigen 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» AG, die Betriebsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1958 in vorliegender Form zu genehmigen und den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 21. Mai 1959

Die Kontrollstelle:

W. Schenk

H. Luginbühl