



**ALPAR**

**FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG**  
**BERN**

**EINUNDDREISSIGSTER**  
**JAHRESBERICHT**

**1959**

## Organe

### Verwaltungsrat

Präsident:	*W. Hörning, Kaufmann, Bern
Vizepräsident:	*S. Brawand, Regierungsrat, Bern 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 Dr. B. Steck, Direktor, 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
Stellvertreter u. Flugplatzchef:	Hch. Pfändler, Bern

## Einleitung

Das Jahr 1959 darf in der Geschichte des Flugplatzes Belpmoos einen Ehrenplatz beanspruchen: Der Bau und die Vollendung der Kunstbelagpiste haben dem Flugplatz wiederum seine volle Verwendungsfähigkeit zurückgegeben, welche durch die Bodenschwierigkeiten in den Vorjahren so sehr gelitten hatte. So war es erstmals seit vielen Jahren wieder möglich, den Linienluftverkehr von und nach Bern mit guter Regelmäßigkeit durchzuführen. Es darf somit festgestellt werden, daß die bei den Abstimmungen in Stadt und Kanton dargelegten Argumente für den Pistenbau voll und ganz durch die Erfahrung bestätigt wurden.

## Verwaltung

Die Aktionäre unserer Gesellschaft wurden auf den 23. Juni zu der elften Generalversammlung nach Bern einberufen. Die Versammlung stand unter der Leitung des Präsidenten des Verwaltungsrates und war von 53 Aktionären besucht, welche 4802 Aktienstimmen vertreten haben. In seinem einleitenden Votum wies der Vorsitzende auf die im Gange befindlichen Bauarbeiten hin, wobei er den Behörden von Stadt und Kanton für das verständnisvolle Entgegenkommen, den Stimmberechtigten der Stadt für die Zustimmung zu der Kreditvorlage für die Erstellung der Kunstbelagpiste dankte.

Die Versammlung genehmigte gemäß den Anträgen von Verwaltungsrat und Kontrollstelle den Jahresbericht und die Jahresrechnung und erteilte der Verwaltung und Direktion die nachgesuchte Entlastung.

Bei den nachfolgenden Wahlen für die neue Amtsdauer von 1959 bis 1961 wurden die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrates im Amte bestätigt und auf Grund einer Vereinbarung mit dem Berner Aero-Club dessen Präsident, Herr Dr. Beat Steck, neu als Mitglied gewählt. Mit dieser Wahl wird die zwischen der Alpar und dem Berner Aero-Club eingeleitete Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Sportflugwesens noch besonders unterstrichen.

Die Versammlung bestätigte sodann die Kontrollstelle in bisheriger Zusammensetzung für eine weitere Amtsperiode.

Im Berichtsjahr ist der Verwaltungsrat zu einer und der Verwaltungsratsausschuß zu vier Sitzungen einberufen worden, wobei sich der letztere im besonderen mit Personalfürsorgemaßnahmen befaßte. Eine entsprechende Vorlage konnte auf Jahresende verabschiedet werden, welche die Einführung der Personalversicherung in Zusammenarbeit mit der Versicherungskasse des Staatspersonals vorsieht und die zu Beginn des neuen Jahres in Kraft gesetzt werden konnte. Mit dieser Maßnahme ist ein von seiten des Personals seit Jahren vorgebrachtes Postulat erfüllt worden, dessen Realisierung einem Erfordernis der Zeit entspricht.

An seiner Sitzung vom 10. Februar 1959 hat der Verwaltungsratsausschuß zum Stellvertreter des Direktors und als Flugplatzchef Herrn Heinrich Pfändler, bisher Motorfluginspektor beim Eidg. Luftamt, gewählt.

### Propaganda

Mit der Übernahme der Sportfliegerschule zu Beginn des Jahres drängte sich eine vermehrte Propaganda, hauptsächlich im Sektor Motor- und Segelflug, auf. In verschiedenen Fachzeitschriften wurde durch Inserate auf die von uns organisierten Ausbildungskurse hingewiesen und an zahlreiche Interessenten Offerten und Kursprogramme versandt.

Die Propagierung unserer beliebten Alpenflüge stellte sich in den üblichen Rahmen, so z. B. an der Bernischen Ausstellung BEA, im Schaufenster des Swissair-Luftreisebüros in Bern, durch Kinoreklamen und mit Inseraten in der bernischen Presse.

Vor Ostern und Weihnachten haben wir sodann in der Tagespresse und in den Schaufenstern der stadtbernischen Reisebüros sowie in Thun und Burgdorf mit gutem Erfolg auf unsere Geschenkgutscheine hingewiesen. Zur Einweihung der neuen Piste auf dem Flugplatz Belp am 5. Juni 1959 hat die Swissair in entgegenkommender Weise Vertreter der Behörden, der Presse und die am Bau beteiligten Arbeiter zu einem Rundflug mit DC-3 eingeladen.

Vor Eröffnung der Fluglinien Bern-Zürich führte die Swissair in Zusammenarbeit mit den bernischen Interessenten eine großzügige Werbung in der Tagespresse und mit Plakaten durch, die sich erfolgreich auswirkte.

## Betrieb

### *Linienverkehr. Allgemeines*

Die Wiederaufnahme des regelmäßigen Linienverkehrs durch die Swissair mußte im Berichtsjahr von der Fertigstellung der neuen Kunstbelagpiste abhängig gemacht werden. Die offizielle Einweihung dieses Bauwerkes konnte am 5. Juni erfolgen, und drei Tage später, d. h. am 8. Juni, eröffnete die Swissair den regelmäßigen Zubringerdienst mit je zwei Kursflügen Bern-Zürich-Bern. Die Abflugzeiten in Bern waren so festgelegt, daß ab Zürich der Anschluß an wichtige internationale Fluglinien gewährleistet war und daß auch von Zürich Richtung Bern gute Anschlüsse vom Ausland her vermittelt wurden.

In Abweichung vom Flugplan 1958 wurden die Kurse im Sommer 1959 ab Bern geführt. Das Kursflugzeug – wiederum die bewährte DC-3 – blieb über Nacht in Bern stationiert und startete von hier aus am früheren Vormittag zum ersten Kursflug nach Zürich.

### *Linienverkehr. Ergebnisse*

Wie erwartet, konnte dank der jetzt zur Verfügung stehenden Hartbelagpiste eine Regelmäßigkeit der Kursflüge erzielt werden, die wesentlich über jener der Vorjahre, ganz besonders aber über jener des Sommers 1958 stand. Von den insgesamt 21 Kursausfällen (1958: 192) war kein einziger auf die Platzverhältnisse zurückzuführen. Zwei Ausfälle waren wetterbedingt, die übrigen sind auf betriebliche und technische Maßnahmen der Swissair zurückzuführen. Allerdings mußten gegen den Herbst beim Frühkurs Bern-Zürich teilweise erhebliche Verspätungen infolge von Bodennebel im Belpmoos und in einigen Fällen auch infolge Landeverbots in Kloten in Kauf genommen werden. Diese für die Flugreisenden unliebsamen Fälle – meist sind wichtige Anschlüsse in Zürich verloren gegangen – zeigen erneut, daß das Belpmoos nicht einen von meteorologischen Situationen weitgehend unabhängigen Flugbetrieb erlaubt.

Der Linienbetrieb wurde am 30. September wiederum eingestellt. Obschon die Frequenzen bis zuletzt recht erfreulich waren und weitere Nachfrage

nach Flugverbindungen bestand, war es der Swissair aus Mangel an DC-3-Besatzungen nicht möglich, Bern länger zu bedienen. Auch so war aber das Betriebsergebnis in den knapp 4 Monaten Betriebsdauer zufriedenstellend, wurden doch 6402 Passagiere (Vorjahr: 1759) befördert und insgesamt 440 Kursflüge (328) ausgeführt. Die im Sommer 1958 mit 66% auf einen Tiefpunkt gesunkene Regelmäßigkeit konnte erneut auf 96% gehoben werden.

Das Betriebsergebnis des Linienverkehrs ist aus den nachfolgenden Zahlen ersichtlich:

<i>Morgenkurs</i>	Kurse	Passagiere*	Fracht (kg)
Bern-Zürich .....	108	1535	1 476
Zürich-Bern .....	107	941	9 475
<i>Nachmittagskurs</i>			
Bern-Zürich .....	111	1958	1 490
Zürich-Bern .....	114	1968	6 574
	440	6402	19 015
Durchschnittliche Platzbelegung .....	58%	(1958: 27%)	
Ausfälle .....	21 Kurse	(1958: 192)	
Regelmäßigkeit .....	96%	(1958: 66%)	

\* zahlende und nichtzahlende

#### Charterverkehr

Im gewerbsmäßigen Bedarfsverkehr (Charterverkehr) waren total 124 Flüge zu verzeichnen, bei denen insgesamt 14,1 Tonnen Fracht befördert wurden. Die Erwartungen, daß die Kunstbelagpiste eine wesentliche Steigerung des Charterverkehrs erlauben werde, haben sich leider nicht erfüllt. Die Chartergesellschaften konnten günstig große Verkehrsflugzeuge mit Kolbenmotoren erwerben und zum Einsatz bringen, die aber auf einer Piste von 1200 m nicht landen können.

## Flugbetrieb mit betriebseigenen Flugzeugen

### Motorflug

Die Zusammenlegung des Flugzeugparks der Sportfliegerschule des Berner Aero-Clubs mit unserem eigenen, die auf Jahresbeginn zur Tatsache wurde, brachte eine Erhöhung der Zahl der Motorflugzeuge von 7 auf 13 mit sich und hatte auch ein entsprechendes Ansteigen der Flugstunden mit betriebseigenen Flugzeugen auf das Doppelte, d.h. von 1449 Stunden im Jahre 1957 auf 2900 Stunden zur Folge. Die Zahl der Flüge ist wegen der überwiegend kurzen Schulrunden erheblich stärker angestiegen als die Flugstunden, und zwar von 4703 (1957) auf 13 921. Am Gesamtergebnis haben die Schul- und Trainingsflüge der insgesamt 206 Privatpiloten den Hauptanteil mit 2196 Flugstunden in 10 523 Flügen.

Auch im Berichtsjahr hat uns die aus dem Jahr 1938 stammende zweimotorige Koolhoven-Maschine noch gute Dienste geleistet, weil sie zu Vermessungsflügen und zu Krankentransportflügen eingesetzt werden konnte. Leider ereignete sich bei einem Flug mit unserer Spezialmaschine Piper-Super Cub HB-OPO im Jungfraugebiet am 15. September unter Führung eines Privatpiloten ein bedauerlicher Unfall, bei welchem der Passagier schwer verletzt worden ist, während der Pilot trotz erheblicher Verletzungen ohne bleibende Nachteile davonkam. Das Flugzeug wurde restlos zerstört; der Schaden ist durch Versicherung gedeckt.

### Segelflug

Aus der Vereinbarung mit dem Berner Aero-Club ist unserer Gesellschaft auch der Sektor Segelflug überbunden worden, so daß wir im Berichtsjahr 10 Segelflugzeuge zu betreuen hatten. Das Ergebnis auf diesem Sektor, der somit neu in unser Tätigkeitsprogramm aufgenommen wurde, ist erfreulich; wenn auch der Segelflugbetrieb nicht ohne Bruchschaden ablief, so sind doch Piloten dabei nicht verletzt worden.

Im Laufe des Berichtsjahres haben 217 Segelflieger Trainings- und Leistungsflüge unternommen. Insgesamt sind 1292 Flugstunden und 5924 Starte zu verzeichnen. Größere Streckenflüge sind 29 unternommen worden. Sie führten über total 4000 Kilometer. Dies ist eine hervorragende Leistung segelfliegerischen Könnens, und wir möchten den betreffenden Piloten auch hier unsere Anerkennung aussprechen.

## Flugzeug- und Wagenpark

Auf Ende des Jahres 1959 haben wir über folgenden Flugzeugpark verfügt:

- 1 Koolhoven-Hochdecker, Typ FK 50, für 10 Passagiere, ausgerüstet mit 2 Motoren Pratt und Whitney von 420 PS (HB-AMA);
- 1 Beech Bonanza-Tiefdecker, Typ C35, für 3 Passagiere, ausgerüstet mit einem Motor Continental von 205 PS (HB-ECB);
- 1 Cessna-Hochdecker, Typ 170, für 3 Passagiere, ausgerüstet mit einem Motor Continental C-145-2 von 145 PS (HB-CAU);
- 1 Stinson-Hochdecker, Typ St. Sentinel, für 1 Passagier, ausgerüstet mit einem Motor Lycoming von 185 PS (HB-TRY), Schleppflugzeug;
- 1 De-Flavilland-Hochdecker, Typ Leopard Moth, für 2 Passagiere, ausgerüstet mit einem Motor Gipsy Major von 130 PS (HB-ALI);
- 3 Piper-Hochdecker, Typ J3C, für 1 Passagier, ausgerüstet mit einem Motor Continental von 65 PS (HB-ALP, HB-OWV, HB-OWZ);
- 2 Piper-Hochdecker, Typ J3C, für 1 Passagier, ausgerüstet mit einem Motor Continental von 90 PS (HB-OIA, HB-OSW);
- 1 Bucker-Doppeldecker, Typ Jungmann 131, für 1 Passagier, ausgerüstet mit einem Motor Hirt 105 PS (HB-USP);
- 1 Stieglitz-Doppeldecker, Typ FW44, für 1 Passagier, ausgerüstet mit einem Motor Siemens SH14A von 160 PS (HB-EBO), Schleppflugzeug.

Bei den Piper-Flugzeugen handelt es sich um Schulflugzeuge.

Auf Jahresende waren bestellt, aber noch nicht abgeliefert:

- 1 Piper-Hochdecker, Typ Super Cub, mit Motor von 150 PS für 1 Passagier;
- 1 Cessna-Hochdecker, Typ 172, für 3 Passagiere, mit Motor von 145 PS.

Dagegen fehlten uns bis jetzt die Mittel, um den immer dringlicher werdenden Ersatz unserer zweimotorigen FK50 HB-AMA durch eine moderne Reisemaschine für 8-16 Passagiere ins Auge fassen zu können, obschon ein solcher Ersatz wünschenswert ist.

## Flugplatzanlage

Am 5. Juni 1959 konnte die neuerstellte Hartbelagpiste nach fünfmonatiger Bauzeit in Betrieb genommen werden. Wir möchten an dieser Stelle den kantonalen und städtischen Behörden für die Finanzierung und Bauleitung dieser Piste und dem Baukonsortium für die gewissenhafte Ausführung des Bauprojektes unseren besten Dank aussprechen.

Dank den günstigen Wetterbedingungen während der ganzen Bauzeit konnte die Kollaudation termingemäß stattfinden. Anlässlich der Abnahme der Piste durch einen Vertreter des Eidg. Luftamtes würdigte dieser das in jeder Beziehung gelungene Werk und stellte mit Genugtuung fest, daß mit der Zurverfügungstellung einer Hartbelagpiste ein auf die Dauer unhaltbar gewordener Zustand, der die Anforderungen an die Regelmäßigkeit eines Linienbetriebes in wachsendem Maße von Jahr zu Jahr nachteilig beeinflusste, behoben worden ist. Namens der Bauherrschaft stattete der städtische Finanzdirektor dem Unternehmen seinen Dank ab und gab der Hoffnung Ausdruck, daß mit der Inbetriebnahme der Piste der bernische Luftverkehr einen neuen Aufschwung erfahren möge. Hierauf dankte der Verwaltungsratspräsident der Alpar allen Beteiligten und würdigte das Verständnis, das Stadt und Kanton Bern der Flugplatzverbesserung entgegengebracht haben.

Der ursprüngliche Baukredit von 1,2 Millionen Franken wurde zwecks Einbau einer dickeren Bitumenkiesschicht und Betonausführung des Abstellplatzes durch Nachkredit um 80 000 Franken erhöht. Einem Gesuch der Direktion der Militärflugplätze entsprechend, wurde nachträglich eine zweite 10 m breite Rollstraße von der Militärflugzeughalle zur Hartbelagpiste erstellt. Die Kosten für den Bau dieser Rollbahn, die auch von Zivillflugzeugen benützt werden darf, wurden von der Eidgenossenschaft getragen.

Da für die Grundschulung nach wie vor eine Rasenpiste benötigt wird, mußte eine solche parallel zur Hartbelagpiste neu markiert werden. Der seitliche Abstand beider Pisten ist ausreichend, um einen Simultanbetrieb durchführen zu können. Unser Flugplatz verfügt somit jetzt über ein gemischtes Pistensystem mit den Vorteilen einer Hartbelagpiste (1200 × 30 m) für Verkehrs- und Bugradflugzeuge und denjenigen einer Rasenpiste (650 m × 50 m) für die Grundschulung.



## Flugsicherung

Anstelle des Fluginformationsdienstes, wie er 1958 durch das Alparpersonal durchgeführt wurde, trat im Berichtsjahr wiederum der reguläre Flugsicherungsdienst, mit dem die Radio-Schweiz AG betraut wurde. Die Kontrollturbesetzung erstreckte sich über die Zeitspanne vom 8. Juni bis zum 30. September täglich von 0630 bis 0730 und 1000 bis 1800 Uhr. Die Dienstzeiten richteten sich nach Abgangs- und Ankunftszeiten der Swissair-Kursflugzeuge im regelmäßigen täglich zweimaligen Zubringerdienst Bern-Zürich-Bern.

Erstmals wurde auch der Militärflugdienst ausnahmslos der zivilen Flugsicherung unterstellt und konnte unseren Flugsicherungs- oder Informationsdienst beanspruchen. Von dieser Koordinierung verspricht man sich eine lückenlose Erfassung aller Bewegungen von Flugzeugen, die mit Funk ausgerüstet sind und die sich innerhalb der Flugplatzkontrollzone befinden.

Zu den Aufgaben des Kontrollturmbeamten gehörte auch der Wetterbeobachtungsdienst, der gemäß den Weisungen des Flugwetterdienstes Kloten durchgeführt wurde.

Der Funkverkehr mit dem Kontrollturm erfuhr eine Steigerung um annähernd 40% gegenüber 1957 und eine solche von 67%, verglichen mit dem Jahr 1956. Der Hauptanteil an diesem Zuwachs fällt auf die Sportflugzeuge. Die Anzahl dieser Flugzeuge, die vom Kontrollturm bedient wurden, erhöhte sich um 144% gegenüber 1957. Diese Zahlen sprechen deutlich für das Interesse, das die Sportfliegerei dem Wert und den Vorteilen eines Flugsicherungsdienstes entgegenbringt.

## Finanzielles

Durch die Übernahme der Sportfliegerschule haben die Betriebsrechnung und die Bilanz unserer Gesellschaft eine gewisse Ausweitung erfahren. Im Betrieb ist es auch im Berichtsjahr erneut gelungen, durch vermehrte Erträge die Kostenerhöhungen auszugleichen und nahezu 70% der Gesamtkosten zu decken. Dagegen war es nicht möglich, den Ausgabenüberschuß voll auszugleichen. Erneut kann deshalb leider die Ausrichtung einer Dividende auf dem Aktienkapital nicht vorgeschlagen werden. Das Betriebsergebnis gestattet auch nicht die Vornahme von Abschreibungen im wünschbaren Umfang.

## Ausblick

Die künftige Bedienung von Bern mit Fluglinien wird in wenigen Jahren problematisch, sofern nicht geeignete Maßnahmen ins Auge gefaßt werden, um den bestehenden Flugplatz provisorisch soweit als möglich den Anforderungen anzupassen. Mit dem Bau der Hartbelagpiste ist in dieser Richtung ein wichtiger Schritt getan worden. Weitere Ergänzungen und Verbesserungen sind aber erforderlich und bei den baulichen Anlagen, der Flugsicherung und den technischen Ausrüstungen dringlich, wenn man daran denken will, die Luftverkehrsbedienung von Bern über die Sommersaison hinaus auszudehnen. Unsere Verwaltungsorgane und die Behörden werden sich in der nächsten Zeit mit diesen Fragen zu befassen haben, die um so aktueller sind, als auch heute immer noch ungewiß ist, auf welchen Zeitpunkt die Verlegung des Flugplatzes realisiert werden kann.

## Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1959 zu genehmigen;
2. den Verlustsaldo 1958 und den Verlustsaldo 1959 auf neue Rechnung vorzutragen.
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 9. Juni 1960

**ALPAR**  
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
Bern

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

<i>Flugplatz Bern-Belp</i> Verkehrsausweis 1959			
	Bewegungen	Anzahl Passagiere	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i> .....	440	6 402	19 015
1958	328	1 759 <sup>1</sup>	11 381
<i>B. Gewerbsmäßiger Bedarfs- verkehr</i>			
Transportflüge .....	124	142	14 165
Rundflüge .....	1 006	1 810	—
Andere Flüge gegen Ent- gelt .....	196	133	—
Übrige Flüge .....	247	51	90
<i>C. Nichtgewerbsmäßiger Verkehr</i>			
Privatflüge .....	13 832	5 467	—
Schulung .....	15 745	92	—
Militärflüge .....	1 138	—	—
Segelflüge .....	11 554	—	—
<i>Gesamttotal</i>	44 282	14 097	33 270
1957	44 249	10 937	36 318
1958	40 594	7 312	44 346

<sup>1</sup> exklusive Gratiapassagiere

Betriebsrechnung für das Jahr 1959

*Einnahmen*

	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren .....	49 641.70
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei) .....	—
3. Flugsicherungsdienst .....	1 216.05
4. Technischer Betrieb .....	182 301.59
5. Autobetrieb .....	25 184.30
6. Flugbetrieb .....	307 379.20
7. Diverse Erträge .....	12 407.50
8. Beiträge: Stadt Bern .....	164 150.—
Kanton Bern .....	75 000.—
9. Ausgabenüberschuß .....	26 946.30
	<u>844 226.64</u>

*Ausgaben*

1. Flugplatzbetrieb .....	114 411.35
2. Flugpolizeidienst .....	132 142.35
3. Flugsicherungsdienst .....	71 658.95
4. Technischer Betrieb .....	180 913.90
5. Autobetrieb .....	29 487.81
6. Flugbetrieb .....	265 612.28
7. Sonderaufwendungen .....	—
8. Abschreibungen .....	50 000.—
	<u>844 226.64</u>

Bilanz per 31. Dezember 1959

	Fr.
Kasse .....	3 387.67
Postscheck .....	36 499.68
Banken .....	2 016.10
Wertschriften .....	119 680.95
Flugzeugpark <sup>1</sup> .....	182 899.25
Automobile <sup>2</sup> .....	50 091.75
Maschinenpark <sup>3</sup> .....	96 680.85
Büroeinrichtungen, Mobiliar <sup>3</sup> .....	36 042.—
Tankanlage .....	3 920.20
Flugzeughalle II <sup>4</sup> .....	88 212.35
Flugzeughalle III <sup>4</sup> .....	57 899.80
Funkleinrichtungen <sup>5</sup> .....	53 975.20
Lager, Verbrauchsmaterial .....	841.25
Debitoren .....	175 452.30
Transitorische Aktiven .....	109 132.85
Verlustvortrag 1958 .....	402.25
Verlust 1959 .....	26 946.30
	<u>1 044 080.75</u>
Kapital .....	565 000.—
Banken .....	74 241.30
Personalfonds .....	80 000.—
Kreditoren .....	171 219.45
Transitorische Passiven .....	3 500.—
Abschreibungen .....	50 000.—
Darlehen .....	100 120.—
	<u>1 044 080.75</u>

<sup>1</sup> Versicherungswert Fr. 160 000.—

<sup>2</sup> Versicherungswert Fr. 66 000.—

<sup>3</sup> Versicherungswert Fr. 135 000.—

<sup>4</sup> Versicherungswert Fr. 192 700.—

<sup>5</sup> 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,

Gestützt auf das uns übertragene Mandat, haben wir die Jahresrechnung 1959 der «Alpar» AG geprüft und erstatten hiermit der Generalversammlung Bericht.

Wir stellten fest, daß die Bilanzbestände der Vorjahresbilanz entsprechend vorgetragen wurden. Die den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1959 umfassende Betriebsrechnung und die auf 31. Dezember 1959 abgeschlossene Bilanz gehen richtig aus der in tadelloser Ordnung geführten Buchhaltung hervor. Die Betriebsrechnung schließt mit einem Ausgabenüberschuß von Fr. 26 946.30 ab, wobei die Abschreibungen von Fr. 50 000.— eher zu niedrig bemessen sind. Die Bilanz weist zusammen mit dem Verlustvortrag von 1958 auf den 31. Dezember 1959 einen Verlust von Fr. 27 348.55 aus.

Durch zahlreiche Stichproben überzeugten wir uns von der Übereinstimmung der getroffenen Buchungen mit den authentischen Unterlagen. Kontrolliert wurden auch die Veränderungen der Bilanzbestände. Durch die Übernahme der Sportfliegerschule des Berner Aeroclubs haben sich die Anlagen erhöht. Wertschriftenbestand, Inventare und Kassenbestand am Tage der Revision wurden in Ordnung befunden und nach den bezüglichen Ausweisen ebenso die Postscheck- und Banksaldi.

Auf Grund des Ergebnisses unserer Revision können wir der Generalversammlung der «Alpar» AG beantragen, Betriebsrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1959 in der vorliegenden Form zu genehmigen und den Verwaltungsgorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 3. Juni 1960

Die Kontrollstelle:

W. Schenk

H. Luginbühl

## Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes

### A. Motorflug

#### 1. Gewerbsmäßige und Werkflüge

a) Rundflüge:	235 h 59 Min. in 598 Starten mit 1543 Passagieren
b) Taxiflüge:	28 h 07 Min. in 36 Starten mit 74 Passagieren
c) Photoflüge:	104 h 52 Min. in 88 Starten mit 76 Passagieren
d) Werkflüge:	13 h 22 Min. in 58 Starten mit — Passagieren
Total a-d	<u>382 h 20 Min. in 780 Starten mit 1693 Passagieren</u>

Passagierstunden: 879 h 24 Min.

#### 2. Sportflug und Schlepp

a) Schulflüge:	971 h 18 Min. in 6 539 Starten
b) Trainingsflüge:	1224 h 57 Min. in 3 984 Starten
c) Schleppflüge:	321 h 31 Min. in 2 618 Starten
Total a-c	<u>2517 h 46 Min. in 13 141 Starten</u>
Total 1 und 2	<u>2900 h 06 Min. mit 13 921 Passagieren</u>

### B. Segelflug

a) Schulflüge:	600 h 23 Min. in 4688 Starten
b) Trainingsflüge:	691 h 40 Min. in 1236 Starten
Total a und b	<u>1292 h 03 Min. in 5924 Starten</u>

Streckenflüge Segelflug: 29 Flüge mit 4012 Streckenkilometern.