



ALPAR

**FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG
BERN**

**ZWEIUNDDREISSIGSTER
JAHRESBERICHT**

1960

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. Morgenthaler, Gemeinderat, Bern Dr. F. Rothen, Direktor, Bern F. Moser, Regierungsrat, Bern Dr. B. Steck, Direktor, Bern Th. Stoffer, Thun Dr. K. Kohli, Direktor, Ostermundigen

* 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

Unsere Anstrengungen waren im Jahre 1960 darauf gerichtet, den Flugplatzbetrieb, insbesondere auf dem Gebiet der Flugsicherung, sowie den Flugbetrieb weiter auszubauen. Diese Maßnahmen haben im Verein mit der Kunstbelagpiste, die eine Benützung des Flugplatzes ohne Unterbruch während des ganzen Jahres ermöglichte, zu einer erneuten Steigerung bei den Flugzeugbewegungen und den Flugleistungen unserer Flugzeuge geführt.

Verwaltung und Propaganda

Anlässlich der am 28. Juni 1960 in Bern unter dem Vorsitz von Verwaltungsratspräsident W. Hörning abgehaltenen zwölften Generalversammlung unserer Gesellschaft waren 26 Aktionäre mit 4338 Aktienstimmen anwesend. Jahresbericht und Jahresrechnung wurden gemäß den Anträgen von Verwaltungsrat und Kontrollstelle genehmigt und Verwaltung und Direktion Entlastung erteilt.

Bei den Wahlen in den Verwaltungsrat waren gleich drei verdiente Mitglieder zu ersetzen. Infolge Rücktrittes als Gemeinderat der Stadt Bern hatte Herr H. Hubacher seine Demission eingereicht, und nach seiner Wahl zum Präsidenten der Kantonalbank von Bern war Herr W. Siegenthaler als Regierungsrat des Kantons Bern zurückgetreten und hatte als Mitglied des Verwaltungsrates demissioniert; schließlich hatte Herr H. Winzenried aus Altersgründen den Rücktritt aus dem Verwaltungsrat erklärt.

Herr Gemeinderat Hubacher war 1938 in den Verwaltungsrat eingetreten. Er hat sich um das Gedeihen der Alpar besondere Verdienste erworben und war maßgeblich am Zustandekommen des Pistenbaues im Belpmoos beteiligt.

Herr Regierungsrat Siegenthaler wurde 1953 von der Regierung in den Verwaltungsrat delegiert, wo er sich unermüdlich für die Entwicklung des

Flugwesens in Bern einsetzte. Neben seinem Eintreten für die Förderung der Flugverbindungen mit Bern hat Herr Regierungsrat Siegenthaler im besonderen auch für die Verlegung des Flugplatzes Belpmoos in ein Gebiet nördlich der Stadt aktiv in Vorträgen und politischen Versammlungen eine Lanze gebrochen und sich dafür mit viel Elan eingesetzt.

Herr Winzenried, der seit 1950 als Vertreter von Handel und Industrie dem Verwaltungsrat angehörte, hat es in all den Jahren seiner Mitarbeit verstanden, den Überlegungen der Privatwirtschaft in den Diskussionen um den Ausbau und die Förderung des Flugwesens und der Gesellschaft Ausdruck zu geben und Nachachtung zu verschaffen. In den Bemühungen um die Verbesserung der Flugverbindungen und die Verlegung des Flugplatzes hat Herr Winzenried seine reiche wirtschaftliche und politische Erfahrung zur Verfügung gestellt und sich in den von ihm vertretenen Kreisen aktiv und unermüdlich dafür eingesetzt.

Allen drei Demissionären dankte der Vorsitzende herzlich für die der Alpar geleisteten langjährigen und wertvollen Dienste.

Auf Vorschlag des Verwaltungsrates wählte die Versammlung einstimmig folgende Herren zu Mitgliedern für den Rest der laufenden Amtsdauer:

Herrn Gemeinderat H. Morgenthaler, Städtischer Baudirektor I, als weiteren Vertreter der Einwohnergemeinde Bern und Nachfolger für Herrn H. Hubacher;

Herrn Regierungsrat F. Moser, Kantonalen Finanzdirektor, als weiteren Vertreter des Kantons Bern und Nachfolger für Herrn W. Siegenthaler;

Herrn Dr. K. Kohli, Direktor der Zent AG, als Vertreter des Handels- und Industrievereins und Nachfolger für Herrn H. Winzenried.

Die Kontrollstelle wurde sodann von der Versammlung für eine weitere Amtsperiode in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Im Laufe des Jahres 1960 hat der Verwaltungsrat eine und der Ausschuss vier Sitzungen abgehalten.

Neben den laufenden Geschäften ist wiederholt der Stand der Flugplatzfrage behandelt worden. Die sich aus der jüngsten technischen Entwicklung im Linienluftverkehr ergebenden neuen Aspekte und die daraus zu ziehenden Folgerungen wurden eingehend besprochen.

Auf dem Gebiet der Propaganda haben wir wie in früheren Jahren für unsere Alpenflüge und die Flugschule durch Inserate geworben, während die Swissair für den Linienverkehr Bern-Zürich eine großangelegte und erfolgreiche Aktion mit Inseraten in der Tagespresse durchführte.

Betrieb

A. Linienverkehr

Allgemeines

Der regelmäßige Swissair-Linienverkehr Bern-Zürich mit DC-3-Flugzeugen wurde am 15. Mai eröffnet und erstreckte sich über 4 ½ Monate bis zum 30. September.

Leider konnten während der ersten Hälfte der Betriebsdauer nicht, wie ursprünglich geplant, täglich zwei Kurse, sondern am Mittwoch, Samstag und Sonntag nur ein Kurs geflogen werden. Diese Maßnahme mußte infolge Mangels an Besatzungen bei der Swissair getroffen werden. Sie wurde erst am 16. Juli wieder aufgehoben. Im weiteren sind im Berichtsjahr 27 Kursausfälle aus betriebstechnischen Gründen - Einsatz der DC-3-Flugzeuge auf Swissair-Strecken, die sonst mit anderen Typen befliegen wurden - zu verzeichnen.

Ergebnisse

Die mitten in der Saison vorgenommene Flugplanänderung sowie die ungleichmäßige tägliche Kursführung in der ersten Hälfte der Betriebsdauer haben nachteilige Folgen gezeitigt und im reisenden Publikum die Auffassung aufkommen lassen, dem Zubringerdienst Bern-Zürich mangle es an Regelmäßigkeit. Die 96%ige Regelmäßigkeit (gleich wie im Vorjahr) widerlegt aber diese Auffassung.

Insgesamt wurden von und nach Bern 486 Kurse (1959 = 440) geführt und 6383 Passagiere befördert (1959 = 6402). Infolge einschränkender Maß-

nahmen der Swissair für 1960, so der Herabsetzung des Abfluggewichtes der DC-3 in Bern, war das Platzangebot geringer, was sich spürbar auf die Passagierfrequenz auswirkte.

Die folgende Aufstellung orientiert über das Betriebsergebnis:

	Strecke Nr.	Kurse	Passagiere	Fracht (kg)
Zürich-Bern	010	124	1190	17 974
Bern-Zürich	011	125	1956	3 847
Zürich-Bern	012	120	1970	9 325
Bern-Zürich	015	117	1267	384
		486	6383	31 530
Durchschnittliche Platzbelegung		52 %	(1959 = 58 %)	
Kursausfälle		27	(1959 = 21)	
Regelmäßigkeit		96 %	(1959 = 96 %)	

B. Gewerbsmäßiger Bedarfsverkehr

In diesem Sektor sind 1511 Bewegungen zu verzeichnen, was einer Zunahme von annähernd 200 Bewegungen (15%) gegenüber dem Vorjahr entspricht. An dieser Zunahme sind hauptsächlich die beiden mit Ski ausgerüsteten Gletscherflugzeuge beteiligt, mit denen in vermehrtem Maße Personen-transporte im Berner Oberland und auf die größeren Gletscher der Berner Alpen ausgeführt wurden.

An Fracht wurden 15,5 t (1959 = 14,1 t) befördert, und zwar fast ausschließlich durch die Swissair bei Frachtflügen aus England.

Die Tatsache, daß Bern über eine Hartbelagpiste verfügt, ist auf vielen Flugplätzen im Ausland bekannt und bewirkte, daß dieses Jahr eine größere Zahl ausländischer Bedarfsunternehmungen mit Flugzeugen bis zu 15 Plätzen Flüge nach Bern durchführten.

C. Nichtgewerbsmäßiger Verkehr und Privatflugbetrieb

Dieser Zweig des Flugbetriebes hat eine anscheinliche Steigerung erfahren. Das Bundesprogramm hat sich zweifellos günstig ausgewirkt. Es hat bekanntlich zum Zweck, den Nachwuchs zu fördern und einer größeren Zahl

junger Leute die Möglichkeit zu geben, sich auf Kosten des Bundes zum Piloten ausbilden zu lassen, damit eine Auswahl für die Ausbildung zu Verkehrs- und Militärpiloten zur Verfügung steht. Die Schulung hat total 18 753 Bewegungen zu verzeichnen, gegenüber 15 209 im Vorjahr (Steigerung 23%). Aber auch im Privatflugwesen (Trainings- und Rundflüge von Privatpiloten) ist eine erfreuliche Zunahme festzustellen. Aus ihm resultieren 12 685 Bewegungen, das sind über 1600 mehr als 1959.

Flugleistungen der betriebseigenen Flugzeuge

Motorflug

Nachdem schon 1959 als Folge der Fusion der Sportfliegerschule des Berner Aero-Clubs mit der Alpar eine Verdoppelung der Flugstundenzahl festzustellen war, ist im Berichtsjahr erneut eine Zunahme um über 550 Stunden zu verzeichnen, so daß die anscheinliche Zahl von 3458 Stunden (1959 = 2900 Std.) erreicht wurde. Diese Stundenzahl wurde in 18 142 Flügen geflogen (1959 = 13 921), davon die Mehrzahl im Schulungsbetrieb. In Anbetracht des niederschlagreichen Sommers darf dieses Ergebnis als erfreulich bezeichnet werden. Es beweist das aktive Interesse, das dem Piloten-nachwuchs und dem Privatflugwesen entgegengebracht wird.

Mit den beiden für Hochgebirgsflüge ausgerüsteten Spezialflugzeugen vom Typ Piper Super Cub (wovon eines gechartert) wurden in 2200 Flügen über 430 Stunden geflogen, vorwiegend bei Flügen mit Landungen im Vor-alpengebiet und im Hochgebirge.

Auch für Rettungs- und Bergungsaktionen leisteten diese Flugzeuge neben den Helikoptern der Heliswiss gute Dienste, und sie mußten in vermehrtem Maße für solche Flüge eingesetzt werden.

Für die Ausbildung im Kunstflug konnte dieses Jahr den Piloten ein Bucker-Jungmeister-Flugzeug, ein zu diesem Zwecke besonders geeigneter Apparat, den wir auf Charterbasis in unseren Dienst genommen hatten, zur Verfügung gestellt werden. Die damit erreichte Flugstundenzahl war aber nicht so hoch wie erwartet.

Segelflug

In diesem Sektor können wir auf ein erfolgreiches und unfallfreies Jahr zurückblicken. Sind auch die Leistungsflüge gegenüber dem Vorjahr stark

zurückgegangen, so sind doch im Trainings- und Schulungsbetrieb erfreuliche Flugleistungen zu verzeichnen. In 1542 Flugstunden wurden 5587 Flüge durchgeführt (1959 = 5924 Flüge in 1292 Std.); davon fallen auf das Segelfluglager in Saanen 356 Stunden und 267 Flüge. Ein bemerkenswerter Föhnwellenflug auf 8000 m Höhe mit annähernd 5300 m Überhöhung sei hier als besondere Leistung erwähnt.

Im Motor- und Segelflug haben sich im Verlaufe des Berichtsjahres 343 Schüler und Piloten aktiv betätigt. In der Ausbildung standen davon beim Segelflug 88 und im Motorflug 43 Schüler, während im Segelflug 83 und im Motorflug 129 ausgebildete Piloten dem regelmäßigen Flugtraining oblagen. Weitere 50 Motor- und 18 Segelflieger besuchten die von uns durchgeführten Kurse für die fliegerische Vorschulung.

Über die Berufe der Berner Motor- und Segelflieger gibt folgende Zusammenstellung interessante Aufschlüsse:

<i>1. Unselbständig Erwerbende</i>	Segelflieger	Motorflieger	Total
Schüler und Studenten	29	17	46
Lehrlinge	29	4	33
Bauhandwerker, Metallarbeiter, Chauffeure	48	28	76
Kaufmännische Angestellte	13	20	33
Beamte	12	24	36
Techniker	10	14	24
Lehrer	9	4	13
Verschiedene Berufe	7	16	23
	157	127	284
<i>2. Selbständig Erwerbende</i>	Segelflieger	Motorflieger	Total
Kaufleute	—	3	3
Gewerbetreibende	1	20	21
Baumeister, Architekten, Ingenieure	2	7	9
Ärzte, Zahnärzte	6	7	13
Fabrikanten	1	3	4
Landwirte	4	5	9
	14	45	59

Die Aufstellung zeigt, daß das Sportfliegen längst kein «Herrensport» mehr ist, stellen doch die unselbständigen Berufe mehr als 82% aller Piloten, wobei die Metallarbeiter, Bauhandwerker und Chauffeure mit 76 Piloten oder 22% die überwiegend stärkste Gruppe darstellen. Im weitern ergibt sich, daß Segelflug- und Motorflugpiloten zahlenmäßig gleich stark vertreten sind, stehen doch 171 Segelflieger 172 Motorfliegern gegenüber.

Flugzeugpark

Am Ende des Berichtsjahres verfügte unsere Gesellschaft über folgende Flugzeuge:

Motorflugzeuge:

- 1 Koolhoven FK-50, Hochdecker, 10 Passagiere, zweimotorig. Motoren: Pratt + Whitney zu 420 PS (HB-AMA);
- 1 Bonanza C-35, Tiefdecker, 3 Passagiere. Motor: Continental 205 PS (HB-EGB)
- 1 Cessna 170, Hochdecker, 3 Passagiere. Motor: Continental 145 PS (HB-CAU)
- 1 Cessna 172, Hochdecker, 3 Passagiere. Motor: Continental 145 PS (HB-CRD)
- 1 Stinson-Sentinel, Hochdecker, 1 Passagier, Schleppflugzeug. Motor: Lycoming 185 PS (HB-TRY)
- 1 Stieglitz FW 44, Doppeldecker, 1 Passagier, Schleppflugzeug. Motor: Siemens 160 PS (HB-EBO)
- 2 Piper Super Cub PA-18 (wovon eines gechartert), Hochdecker, 1 Passagier, ausgerüstet für Gletscherlandungen (Ski). Motor: Lycoming 150 PS (HB-ORC + HB-ORK)
- 2 Piper Cub J3C, Hochdecker, 1 Passagier, Schulflugzeuge. Motor: Continental 90 PS (HB-OSW + HB-OIA)

- 3 Piper Cub J3C, Hochdecker, 1 Passagier, Schulflugzeuge. Motor: Continental 65 PS (HB-ALP, HB-OWV + HB-OWZ)
- 2 Bücker-Jungmann 131, Doppeldecker, 1 Passagier, Akrobatikflugzeuge. Motor: Hirt 105 PS (HB-USP + HB-URB)
- 1 Bücker-Jungmeister 133 (gechartert), Doppeldecker, einplätzig, Akrobatikflugzeug. Motor: Siemens SH14, 160 PS (HB-MIC)

Segelflugzeuge:

- 3 Rhönlerchen, Hochdecker, zweiplätzig (Schule und Training)
- 1 DFS-Kranich, Schulterdecker, zweiplätzig (Schule und Leistung)
- 1 Sky 34 A, Hochdecker, einplätzig (Leistung)
- 1 Ka-8, Hochdecker, einplätzig (Training und Leistung)
- 1 Karpf-Baby, Hochdecker, einplätzig (Schule und Training)

Auf Jahresende waren im Rahmen des Bundesprogrammes (50% des Anschaffungspreises vom Bund übernommen) bestellt:

- 1 Rhönlerche, Hochdecker, zweiplätzig (Schule und Training)
- 1 Ka-7 Rhönadler, Hochdecker, zweiplätzig (Schule und Training)

Flugplatzanlage

Die Flugplatzanlage hat gegenüber dem Vorjahr keine Änderung erfahren. Die Bauprojekte für einen neuen Hangar und einen Abfertigungspavillon konnten aus finanziellen Gründen im Berichtsjahr noch nicht verwirklicht werden. Die beiden Postulate bleiben aber aktuell, und Verwaltung und Direktion der Alpar werden weiterhin bemüht sein, Mittel und Wege zu finden, um diese zwei Bauten zu erstellen.

Die Hartbelagpiste hat allen Erwartungen entsprochen, die man in sie gesetzt hat, und es konnte festgestellt werden, daß dank der zweckmäßigen Unterkofferung und Anlage der Sickergräben das Oberflächenwasser innert

kürzester Zeit versickert und abläuft. Im Frühjahr zeigten sich keinerlei Frostschäden.

Versuchsweise wurde die Piste vom Schnee geräumt. Diese Schneeräumungsarbeiten führte die städtische Baudirektion I in verdankenswerter Weise aus. Dabei haben die Erfahrungen gezeigt, daß es möglich ist, die Piste innert nützlicher Frist wieder benutzbar zu machen, so daß auch nach einem anhaltenden Schneefall mit keinem längeren Betriebsunterbruch gerechnet werden muß.

Die Rasenpiste diente wiederum in erster Linie der Grundschulung. Sie wurde gegenüber dem Vorjahr in gesteigertem Maße benützt. Die Bodenunebenheiten dieser Piste erfordern eine Planierung. Der benötigte Kredit ist von den städtischen und kantonalen Behörden bereits zugesichert worden, was wir auch an dieser Stelle bestens verdanken möchten. Mit den Arbeiten soll im kommenden Herbst begonnen werden.

Flugsicherung

Als wichtige Neuerung und zugleich Verbesserung des Anflugverfahrens für den Flugplatz Bern ist die Versetzung der beiden Funkfeuer (NDB) von Uetligen und Kernenried anzusprechen. Nach dem früheren Verfahren erfolgte der Abstieg parallel zum Jura auf der Achse Uetligen-Kernenried. Dies hatte den Nachteil, daß die Flugzeuge von Kernenried aus mit Bodensicht und ohne Radiohilfe den Weg zum Flugplatz suchen mußten. Die Erfahrung hat gezeigt, daß diese rund 20 km messende Strecke von Kernenried zum Flugplatz den ortsunkundigen Piloten oft große Schwierigkeiten bot. Die neuen Standorte der beiden Funkfeuer befinden sich in Schüpberg und im Murifeld, letzteres nur 2,5 km vom Flugplatz entfernt. Die neue Abstiegsachse liegt somit auf der Geraden Schüpberg-Murifeld-Flugplatz und erlaubt ein Sinken im Blindflug bis auf 810 m ü.M. Dies entspricht einer Herabsetzung der kritischen Minimalhöhe um 160 m gegenüber dem früheren Verfahren. Heute darf festgestellt werden, daß sich das neue Anflugverfahren bewährt und auch ausländischen Besatzungen ohne Ortskenntnisse den Blindanflug unseres Flugplatzes bei den festgelegten Wetterminima erlaubt. Mit den Verlegungsarbeiten wurde die Radio-Schweiz AG betraut. Die Kosten sind zu je einem Drittel von Bund, Kanton Bern und Gemeinde Bern übernommen worden.

Der Kontrollturmdienst auf dem Flugplatz wurde am 1. Mai eröffnet und ständig durch einen Beamten der Radio-Schweiz AG bis am 31. Dezember versehen. Dieser Einmannbetrieb wirkte sich allerdings insofern nachteilig aus, als die Betriebszeit des Kontrollturms täglich nur für 8 Stunden sichergestellt, d. h. von 10.00 bis 18.00 Uhr, und mit den Öffnungszeiten des Flugplatzes nicht in Übereinstimmung gebracht werden konnte. Die mitten in der Saison vorgenommene Flugplanänderung für die Swissair-Kurse Bern-Zürich hatte weiter zur Folge, daß bis Mitte Juli die Betriebszeiten unterteilt werden mußten, wobei ein Unterbruch von 3 ½ Stunden eintrat. Dieser nicht befriedigende Zustand wurde ab 1. August bis Saisonschluß durch eine durchgehende Turmbesetzung von 6.30 bis 16.00 Uhr beseitigt. Nach Einstellung des Linienbetriebes am 1. Oktober wurde die Betriebszeit auf 9.00 bis 17.00 Uhr reduziert.

Neben den planmäßigen Flugkursen bediente der Kontrollturm auch die Sport- und Militärflugzeuge. Mit 716 durch Funk kontrollierten Bewegungen war der August der verkehrsreichste Monat, während der 3. Oktober mit 55 kontrollierten Starts und Landungen das höchste Tagestotal des Jahres verzeichnet.

Die Tätigkeit der Beamten des Kontrollturmes ist für die Flugsicherheit und Kollisionsverhütung in der Flugplatzzone heute unentbehrlich. Die Funkfeuer sowie die Empfangs- und Sendeanlagen auf dem Turm und in Märchligen gaben zu einigen technischen Beanstandungen Anlaß. Sie waren aber bei Störungen innert kürzester Zeit wieder betriebsbereit, dank der zuverlässigen Wartung durch die Techniker der Radio-Schweiz AG.

Finanzielles

Infolge starker Erhöhungen des Betriebsaufwandes bei gleichzeitigem Rückgang einzelner Ertragspositionen schließt die Betriebsrechnung leider erneut defizitär ab, so daß die Abschreibungen nicht im vorgesehenen Ausmaß erfolgen konnten und eine Dividende auf dem Aktienkapital nicht ausgerichtet werden kann.

Ausblick

Gegen Jahresende ist nun bekanntgeworden, daß die Swissair ihren Park an DC-3-Flugzeugen stark reduziert und diese Flugzeugtype in kürzerer Frist, als ursprünglich vorgesehen, aus dem Verkehr ziehen will. Mit der Erstellung eines neuen Flugplatzes ist wohl in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Deshalb werden sich die zuständigen Stellen im neuen Jahr über die weiteren Maßnahmen schlüssig werden müssen, um Bern auch in Zukunft eine Luftverkehrsbedienung zu sichern und den Anschluß an das internationale Flugliniennetz zu gewährleisten.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1960 zu genehmigen;
2. die Verlustsaldi 1959 und 1960 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 12. Mai 1961

ALPAR
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern

Namens des Verwaltungsrates:

der Präsident:

der Direktor:

W. Hörning

H. Aeschbacher

Flugplatz Bern-Belp
Verkehrsausweis 1960

	Bewegungen	Anzahl Passagiere	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i>	486	6 383	31 530
1959	440	6 402	19 015
<i>B. Gewerbsmäßiger Bedarfs- verkehr</i>			
Transportflüge	447	475	15 409
Rundflüge	946	1 202	—
Andere Flüge gegen Ent- gelt	118	76	95
<i>C. Nichtgewerbsmäßiger Verkehr</i>			
Privatflüge	14 296	5 715	—
Schulungsflüge	19 218	86	—
Militärflüge	1 596	—	—
Segelflüge	10 096	—	—
Übrige Flüge (unprod.) ..	444	96	—
<i>Gesamttotal</i>	47 647	14 033	47 034
1958	40 594	7 312	44 346
1959	44 282	14 097	33 270

Betriebsrechnung für das Jahr 1960

Einnahmen

	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren	73 025.75
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)	—
3. Flugsicherungsdienst	791.25
4. Technischer Betrieb	214 515.70
5. Autobetrieb	25 158.50
6. Flugbetrieb	378 584.85
7. Diverse Erträge	39 060.20
8. Beiträge: Stadt Bern	112 500.—
Kanton Bern	112 500.—
9. Ausgabenüberschuß	45 885.87
	<u>1 002 022.12</u>

Ausgaben

1. Flugplatzbetrieb	116 049.15
2. Flugpolizeidienst	142 670.—
3. Flugsicherungsdienst	94 463.23
4. Technischer Betrieb	226 296.13
5. Autobetrieb	33 322.—
6. Flugbetrieb	339 221.61
7. Sonderaufwendungen	—
8. Abschreibungen	50 000.—
	<u>1 002 022.12</u>

Bilanz per 31. Dezember 1960

Aktiven	Fr.	
Kasse	7 457.59	
Postscheck	24 361.66	
Banken	21 525.60	
Wertschriften	41 542.—	
Flugzeugpark ¹	278 604.—	
Automobile ²	44 091.75	
Maschinenpark ³	88 488.85	
Büroeinrichtungen, Mobiliar ³	33 292.—	
Tankanlage	3 420.20	
Flugzeughalle II ⁴	87 312.35	
Flugzeughalle III ⁴	57 299.80	
Funkeinrichtungen ⁵	48 975.20	
Lager, Verbrauchsmaterial	841.25	
Debitoren	253 598.30	
Transitorische Aktiven	49 135.20	302 733.50
Verlustvortrag 1959	27 348.55	
Verlust 1960	45 885.87	73 234.42
		1 113 180.17
Passiven		
Kapital	565 000.—	
Banken	83 648.—	
Kreditoren	292 573.37	
Transitorische Passiven	30 378.80	322 952.17
Abschreibungen	50 000.—	
Darlehen	91 580.—	
		1 113 180.17

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,

Gestützt auf das uns an der letzten Generalversammlung vom 28. Juni 1960 übertragene Mandat als ordentliche Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir am 28. März 1961 die Jahresrechnung und die sich hieraus ergebende Bilanz per 31. Dezember 1960 mit einer beidseitigen Totalsumme von Fr. 1 113 180.17 geprüft. Die den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1960 umfassende Betriebsrechnung schließt mit einem Ausgabenüberschuß von Fr. 45 885.87 ab, so daß sich per Bilanzstichtag mit dem Verlustvortrag aus 1959 ein Passivsaldo von Fr. 73 234.42 ergibt.

Wir weisen neuerdings auf die zu niedrig bemessenen Abschreibungen von Fr. 50 000.— hin, um so mehr, als in den Anlagen durch Ankauf von Flugzeugen und Ersatzteilen sich wesentliche Wertvermehrungen ergaben.

Wir stellen fest, daß die Bilanzbestände des Vorjahres richtig vorgetragen sind, und überzeugten uns durch zahlreiche Stichproben von den übereinstimmend getroffenen Buchungen gestützt auf authentische Unterlagen. Kontrolliert wurden auch die Veränderungen der Bilanzbestände. Wertschriften, Inventare und Kassenbestand wurden am Tage der Revision geprüft und in Ordnung befunden, desgleichen auch die Postscheck- und Bankensaldi. Im Wertschriftenbestand ist das Sparheft der Personalversicherung ausgeschieden, wogegen unter Kreditoren dieser Personalversicherungsfonds mit Fr. 89 996.55 verbucht ist (pro 1959 mit Fr. 80 000.— unter Passiven). Auf Grund unserer befriedigenden Feststellungen und der tadellos geführten Buchhaltung beantragen wir der Generalversammlung der Alpar AG, Betriebsrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1960 in der vorliegenden Form zu genehmigen und den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 5. April 1961

Die Kontrollstelle:

W. Schenk

H. Luginbühl

**Jahresleistungen
des Alpar-Flugbetriebes**

A. Motorflug

1. Gewerbsmäßige und Werkflüge

a) Rundflüge	492 h 27 min in 1871 Starten mit 2489 Passagieren
b) Taxiflüge	56 h 55 min in 76 Starten mit 104 Passagieren
c) Photoflüge	29 h 54 min in 51 Starten mit 43 Passagieren
d) Werkflüge	60 h 17 min in 285 Starten
Total a-d	<u>639 h 33 min in 2283 Starten mit 2636 Passagieren</u>
1959	382 h 20 min in 780 Starten mit 1693 Passagieren
Passagierstunden ..	<u>940 h 25 min</u>
1959	879 h 24 min

2. Sportflug und Schlepp

a) Schulflüge	1461 h 05 min in 9 797 Starten
b) Trainingsflüge ..	1087 h 40 min in 3 118 Starten
c) Schleppflüge ...	327 h 50 min in 2 672 Starten
Total a-c	<u>2876 h 35 min in 15 587 Starten</u>
1959	2517 h 46 min in 13 141 Starten
Total 1 und 2 ..	<u>3516 h 08 min in 17 870 Starten</u>
1959	2900 h 06 min in 13 921 Starten

B. Segelflug

a) Schulflüge	568 h 02 min in 3965 Starten
b) Trainingsflüge ..	973 h 59 min in 1622 Starten
Total a und b ..	<u>1542 h 01 min in 5587 Starten</u>
1959	1292 h 03 min in 5924 Starten

Streckenflüge Segelflug: 29 Flüge mit 1952 Streckenkilometern.