

Photo: Hans B. Burgunder, Bern





ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

DREIUNDDREISSIGSTER

JAHRESBERICHT

1961

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
Dr. K. Kohli, Direktor, Ostermundigen
H. Morgenthaler, Gemeinderat, Bern
F. Moser, Regierungsrat, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
Th. Stoffer, Thun
M. Wirz, dipl. Ing., Bern

* 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

Der Flugbetrieb auf dem Belpmoos hat sich auch im Jahre 1961 befriedigend entwickelt. Im regelmäßigen Linienverkehr, im Bedarfsverkehr und in der Schulung war eine Zunahme sowohl an Flügen wie auch an Passagieren zu verzeichnen. Dies ist in erster Linie der weiteren guten Bewährung der Kunstbelagpiste und dem erstmals ganzjährig funktionierenden Flugsicherungsdienst zuzuschreiben.

Flugplatzbetrieb

Der Flugplatzbetrieb – Flugsicherung, Flugpolizei, technischer Service und Autodienst – erforderte im Berichtsjahr den Einsatz von 15 Angestellten. Mit Ausnahme der Flugsicherungsbeamten waren diese Angestellten wie in früheren Jahren verschiedenen Betriebsabteilungen zugeteilt, was trotz saisonmäßigen Schwankungen im Flugbetrieb eine ziemlich gleichmäßige Auslastung der Arbeitskräfte erlaubte.

Flugplatzanlagen

Die Hartbelagpiste (1200 × 30 m) war dank der soliden Bauart ohne Unterhaltsarbeiten das ganze Jahr benützbar. Ihr Zustand ist heute noch derselbe wie bei der Inbetriebnahme. Die Sickergräben nahmen auch bei starkem Meteorwasseranfall alles Wasser auf und führten es ab.

Im vergangenen Winter mußte die Piste wiederholt vom Schnee geräumt und jedesmal einen halben Tag gesperrt werden.

Dank dem Entgegenkommen der kantonalen und städtischen Behörden konnte im Berichtsjahr die Rasenpiste (650 × 30 m) neu geplant werden. Aus diesem Grunde wurde sie ab Oktober 1961 für jeden Flugbetrieb gesperrt. Sie wird im Herbst 1962 wieder dem Betrieb übergeben. Dies schränkte aber den Schulbetrieb nicht nennenswert ein, da die Start- und Landebahn provisorisch auf das angrenzende Terrain verlegt werden konnte.

Um einen geordneten Rollbetrieb zu gewährleisten, wurde ein Rasenrollweg zur Verbindung der bestehenden zwei Asphaltrollwege markiert. Das Asphaltieren dieses Rollweges würde den Betrieb wesentlich erleichtern und ein sichereres Rollen erlauben.

Der Mangel an Garagierungsraum für Flugzeuge machte sich im Berichtsjahr in verstärktem Maße bemerkbar. Verschiedene Anfragen um Einstellraum mußten abgewiesen werden. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß wir Ende 1961 mit der Verwirklichung eines Hangaranbaues beginnen konnten. Die Bauarbeiten sind bereits abgeschlossen, und der Hangar konnte Ende März bezogen werden. Der Neubau wurde mit Unterstützung Privater finanziert und im Baurecht erstellt.

Gleichzeitig mit dem Baurecht für diesen Hangar wurde auch das Baurecht für den Bau eines Segelflugzeughangars erworben. Wir hoffen, mit dem Bau des letzteren im Laufe des Jahres 1962 zu beginnen.

Auf privatem, an das Flugplatzareal angrenzendem Boden wurde von dritter Seite ein weiterer Hangar für Sportflugzeuge gebaut, der seiner Vollendung entgegengeht.

Die vorgenommene Neuverglasung des Kontrollturmes brachte eine wesentliche und wichtige Verbesserung der Sichtverhältnisse. Damit wurde einem dringlichen Postulat des Flugsicherungsdienstes entsprochen.

Die Erteilung einer Bewilligung für Bedarfsluftverkehr einschließlich Blindfluges durch das Luftamt erforderte die Einrichtung einer Radiowerkstatt für den laufenden Unterhalt der Funkgeräte. Sie wurde in der Werfthalle eingerichtet und Ende des Jahres dem technischen Dienst zur Verfügung gestellt.

Flugpolizei und Fluginformation

Wie in den vorhergehenden Jahren wurde der Dienst der Flugpolizei und der Fluginformation durch drei vollamtliche Beamte im Schichtbetrieb versehen. Im Winter war sonn- und werktags zwischen 8 Uhr und Abenddämmerung, in den Sommermonaten mit Swissair-Linienverkehr zwischen 6 Uhr und Abenddämmerung Dienst zu leisten. Infolge des starken Aufschwunges des allgemeinen Flugbetriebes mit Funk einerseits und der vermehrten Inanspruchnahme des Personals der Flugpolizei durch den eigenen Flugbetrieb außerhalb der Bürodienstzeit andererseits waren gelegentlich außerordentlich lange Präsenzzeiten der Beamten unvermeidlich. Eine angestrebte Entlastung im Fluginformationsdienst durch die Beamten des Kontrollturmes ließ sich noch nicht im vorgesehenen Maße verwirklichen.

Die sich abzeichnende Tendenz, auch im Privatflugwesen vermehrt zum Blindflug überzugehen, hatte zur Folge, daß dem Ausbau des Fluginformationsdienstes größere Beachtung geschenkt werden mußte. Ein erster Schritt bestand in der Beschaffung der Fluginformationspublikationen (AIP) der meisten europäischen Länder. Die Erfahrungen zeigen jedoch mit aller Deutlichkeit die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaues des Fluginformationsdienstes vorerst durch Beschaffen zusätzlicher Informationsunterlagen.

Flugsicherung

Das im Jahre 1960 verbesserte Blindanflugverfahren wirkte sich auch im Berichtsjahr wieder vorteilhaft aus. Dank der damit verbundenen Herabsetzung der Wetterminima verzeichnete der Linienflugverkehr der Swissair nur einen einzigen wetterbedingten Ausfall. Daneben stieg die Zahl der Blindanflüge privater Flugzeuge gegenüber dem Vorjahr erheblich. Von insgesamt 9464 durch Radiotelefonie geleiteten An- und Abflügen entfielen 830 oder 8,9% auf Blindflüge (Vorjahr 245). Bemerkenswert ist der Anteil ausländischer Flugzeuge an diesen Blindanflügen. Er beträgt 38,6%. Ein Vorschlag der Alpar zur weiteren Verbesserung des Blindanflugsystems durch die Errichtung eines Markierungsfunkfeuers in Schüpberg konnte leider nicht verwirklicht werden. Dagegen stehen Verhandlungen mit der Radio-Schweiz AG über die probeweise Installation eines VHF-Peilers auf dem Flugplatzareal vor dem Abschluß.

Wetterdienst

Das gesteigerte Bedürfnis nach einer zuverlässigen und umfassenden Wetterberatung ließ die gegenwärtige Unzulänglichkeit der diesem Dienstzweig zur Verfügung stehenden Mittel deutlich erkennen. Die zurzeit vorhandenen Unterlagen vermögen besonders den für die Planung und Durchführung von Blindflügen gestellten hohen Anforderungen nicht zu genügen. Eine rasche Verbesserung der Verhältnisse drängt sich aus Sicherheitsgründen auf. Im Herbst fanden daher auf Veranlassung der MZA Versuche mit einem Faksimile-Fernschreiber zur Übermittlung von Wetterkarten statt, die zufriedenstellend ausfielen. Es wird geprüft, wie ein solcher Wetterkartenfernschreiber auf dem Belpmoos eingerichtet werden könnte.

Flugplatzservice

Dazu gehört vor allem die Abfertigung aller ankommenden und abfliegenden Flugzeuge, sowohl in administrativer wie auch in technischer Hinsicht. In der Regel sind dazu mindestens zwei Mann erforderlich; bei Kursflügen des Linienverkehrs werden drei Passagebeamte, drei Mechaniker, ein Zollbeamter und ein Polizist benötigt.

Im Berichtsjahr haben wir für eigene und fremde Flugzeuge total 108 650 Liter Benzin ausgeschrieben.

Im Jahre 1961 waren in unseren Flugzeughangars in Dauermiete untergestellt 15 Motor- und 8 Segelflugzeuge im Park der Alpar sowie 19 Motor- und 1 Segelflugzeug im Besitze Privater, dazu 4, zeitweise 5 Helikopter der Heliswiss. Außerdem wurden zahlreiche Passantenflugzeuge vorübergehend für kürzere oder längere Zeit hangariert.

Der Autoverkehr Stadt-Flugplatz, der ebenfalls von uns besorgt wird, führte neben den Zubringerfahrten für die Swissair zahlreiche zusätzliche Kurse hauptsächlich an Sonntagen für Flugplatzbesucher. Ferner waren Taxifahrten für Passagiere, die mit Privatflugzeugen ankamen, zu unternehmen. Zeitweise mußten deshalb mehrere Chauffeure und Wagen eingesetzt werden.

Auf das Ende der Saison wurde der alte Ford-Car aus technischen Gründen von den PTT-Kontrollorganen endgültig abgesprochen, so daß er aus dem Verkehr genommen werden mußte.

Flugbetrieb

Linienverkehr

Die regelmäßigen Kursflüge der Swissair wurden im Berichtsjahr am 15. Mai aufgenommen und bis zum 30. September geführt. Die Betriebszeit von 4 ½ Monaten entsprach derjenigen des Vorjahres, doch war der Flugplan wesentlich günstiger als 1960. Es wurden folgende Kurse geflogen:

Streckennummer	015	011	Streckennummer	010	012
Bern ab	0655	1455	Zürich ab	1355	1755
Zürich an	0735	1535	Bern an	1435	1835

Bis 15. September, das heißt während 4 Monaten, wurden täglich alle Kurse geflogen, ab 15. September nur noch die beiden Mittagskurse der Strecken 010 und 011. Erfreulich war die geringe Zahl von Ausfällen (10), wovon 4 durch das Wetter bedingt (1 Bern, 3 Kloten) und 6 aus technischen Gründen.

Die Ergebnisse der Kursflüge Bern-Zürich können als befriedigend bezeichnet werden. In 522 Kursflügen (1960 = 486) wurden von und nach Bern insgesamt 8313 Passagiere befördert (1960 = 6383). Infolge Einschränkungen im Abfluggewicht konnten ab Bern bei 26 vorhandenen Plätzen nur 18 feste Buchungen angenommen werden, was die Passagierfrequenz ungünstig beeinflusste. Trotzdem wurden im Durchschnitt nahezu 16 Passagiere befördert (1960 = 13), wobei zu berücksichtigen ist, daß zu Beginn jeder Saison Anlaufschwierigkeiten auftreten, die in einer schwächeren Platzbelegung zum Ausdruck kommen und das Gesamtergebnis herabsetzen.

Es nahm aber nicht nur der Passagierverkehr zu, sondern auch der Transport von Luftfracht. Es wurden nämlich 52,7 t Fracht (1960 = 31,53 t) in Verkehrskursen befördert.

Das Betriebsergebnis ist den folgenden Zahlen zu entnehmen:

	Strecke Nr.	Kurse	Passagiere	Fracht (t)
Zürich-Bern	010	139	2560	28,313
Bern-Zürich	011	139	2140	4,550
Zürich-Bern	012	122	1840	15,750
Bern-Zürich	015	122	1773	4,172
		<u>522</u>	<u>8313</u>	<u>52,785</u>
1960		<u>486</u>	<u>6383</u>	<u>31,530</u>

Durchschnittliche Platzbelegung	69%	(1960 = 52%)
Kursausfälle	10	(1960 = 27)
Regelmäßigkeit	98%	(1960 = 96%)

Gewerbsmäßiger Bedarfsverkehr

Dieser wickelte sich im Rahmen des Vorjahres ab. Die Zahl der Bewegungen von 1592 (1960 = 1511) und der Passagiere von 1778 (1960 = 1753) geben nur die Flugplatzfrequenz wieder, schließen aber die zahlreichen Einsätze von Alpar-Flugzeugen in den Alpen sowie an zwei Flugtagen auf dem Land nicht ein.

Bei den Frachtflügen war insofern eine rückläufige Tendenz festzustellen, als die gelegentlichen Frachttransporte von 15 t im Vorjahr auf 5 t sanken, was auf den Wegfall von Sonderfrachtflügen der Swissair England-Bern zurückzuführen ist.

Nichtgewerbsmäßiger Verkehr und Privatflugbetrieb

Dieser Zweig hat sich im Berichtsjahr unterschiedlich entwickelt. Es ist eine bemerkenswerte Steigerung bei den Privat- und Schulungsflügen auf 37 000 (1960 = 33 500), dagegen ein leichter Rückgang der Militärflüge auf 1200 (1960 = 1600) und der Segelflüge auf 9300 (1960 = 10 100) zu verzeichnen. Gesamthaft ergibt sich jedoch eine Zunahme von rund 2300 Bewegungen oder 5% gegenüber dem Vorjahr.

Die Zunahme bei den Trainingsflügen ist eine Folge der größeren Zahl auf dem Flugplatz stationierter Privatmaschinen. Bei der Schulung sind sowohl die Alpar-eigenen Flugzeuge wie auch fremde Maschinen mit Piloten von auswärts, die die Kurse für höhere Ausbildung besuchten, an der Frequenzsteigerung beteiligt.

Flugbetrieb der Alpar

In unserem eigenen Flugbetrieb waren 1961 5 eigene und 8 Reservepiloten tätig. Die eigenen Piloten waren daneben mit anderen Aufgaben betraut, so besonders in der Flugpolizei. Die Reservepiloten kamen vorwiegend über Samstag und Sonntag zum Einsatz, ebenso bei Flügen auf Gletscher.

Motorflug

Unsere Abteilung Flugbetrieb erzielte im Berichtsjahr gegenüber 1960 eine Steigerung um 350 Flugstunden auf total 3866 trotz dem um 2 Einheiten kleineren Flugzeugpark. Dabei erfuhren die gewerbsmäßigen Flüge eine starke Intensivierung. Bei total 904 Flugstunden (1960 = 580) macht diese

Zunahme 56% aus. An dieser Steigerung sind wohl in erster Linie die Gletschereinsätze mit den beiden Super-Cub-Maschinen beteiligt, jedoch weisen auch die übrigen gewerbsmäßigen Einsatzarten durchwegs bessere Ergebnisse auf, was um so bemerkenswerter ist, als wir eine Erhöhung der Flugtarife eingeführt hatten und außerdem das Wetter im Sommer recht ungünstig war.

Mit dem in der zweiten Jahreshälfte in Betrieb genommenen zweimotorigen Taxiflugzeug Twin-Bonanza hoffen wir der Alpar ein neues und für sie wichtiges Arbeitsgebiet im Bedarfsverkehr zu erschließen.

Die Schulungsflüge von Sportfliegern nahmen mit 1551 Stunden in 10 737 Flügen leicht zu (1960 = 1461 Stunden in 9797 Flügen). Diese Zunahme wurde aber durch einen Rückgang der Schleppflüge (258 Stunden gegenüber 328 Stunden 1960) wieder aufgehoben. Die Zahl der trainierenden Piloten und Schüler hielt sich etwa im Rahmen des Vorjahres.

Segelflug

Im Berichtsjahr wies der Segelflug weiter eine rückläufige Tendenz auf. Es fand eine Abwanderung zu den Motorpiloten statt. Die Flugleistungen von 1143 Stunden und 4813 Flügen (1960 1542 Stunden und 5587 Flüge) blieben hinter den Erwartungen zurück. Der Rückgang ist sowohl im Schulungs- wie auch im Trainingsbetrieb zu verzeichnen. Das Trainingsergebnis wurde erheblich durch das schlechte Wetter im April und Mai, der Monate für Leistungsflug, und während des Sommerlagers der Segelfluggruppe Bern (169 Flüge in 129 Stunden gegenüber 267 Flügen in 356 Stunden im Lager 1960) beeinflusst. In der Schulung wurde der Rückgang noch dadurch verstärkt, daß auch kleinere Segelfluggruppen auf anderen Plätzen vom Bund subventioniertes Segelflugmaterial zugeteilt erhielten, damit ihren Schulbetrieb intensivierten und so die bestehenden Schulen zum Teil konkurrenzten.

Das verspätete Eintreffen der neuen, vom Bunde subventionierten Segelflugzeuge wirkte sich in Zeiten von Stoßbetrieb ungünstig aus, da aus Mangel an Maschinen nicht alle Piloten zum Start gelangten.

Für 1962 ist die Einführung einer Pauschalvergütung für Trainingsflüge der Segelflieger vorgesehen. Diese Maßnahme soll den Trainingsbetrieb intensivieren helfen.

Die folgenden Aufstellungen geben Aufschluß über die Zahl der Schüler und der abgelegten Brevets im Jahre 1961:

<i>Motorflug</i>	Privatschüler	28	*(42)
	Schüler des Bundesprogramms	64	(52)
	Total	92	(94)
	Privatpilotenbrevets	25	(26)
	Beschränkte Berufspilotenbrevets	2	(3)
	Berufspilotenausweise	5	(3)
	Blindflugbrevets	3	(0)
	Radiotelefoniebrevets	8	(5)
	Nachtflugausweise	5	(7)
	Akrobatikbrevets	7	(2)
	Total	55	(46)
<i>Segelflug</i>	Privatschüler	88	(113)
	Schüler des Bundesprogramms	18	(24)
	Total	106	(137)
	Führerausweis für Segelflieger	25	(42)
	Fluglehrerausweise	2	(2)
	Akrobatikausweise	5	(0)
	Total	32	(44)

* In Klammern Zahlen für 1960.

Mit der Anschaffung des für Blindflug ausgerüsteten zweimotorigen Flugzeuges Twin-Bonanza wurde es möglich, auch die Blindflugschulung aufzunehmen und im Berichtsjahr 3 Piloten darin auszubilden.

Flugzeugpark

Wie bereits erwähnt, konnte im Laufe des Jahres ein zweimotoriges, für Blindflug ausgerüstetes Taxiflugzeug des Typs Twin-Bonanza von einer ausländischen Gesellschaft günstig erworben werden. Die Maschine war

auf einem Flugplatz in Mauretanien durch einen Jeep am Boden beschädigt worden. Eine Equipe des Technischen Dienstes der Alpar wechselte an Ort und Stelle die beschädigten Teile aus und überflog das Flugzeug in die Schweiz. Nachdem die Maschine in Bern fertig ausgerüstet worden war, konnte sie im Herbst in Betrieb genommen werden.

Weiter ist zu erwähnen, daß das Flugzeug HB-CAU, Cessna 170, einer Berner Firma verkauft wurde, da diese Maschine von den Privatpiloten wenig gefragt war und nur eine ungenügende Zahl Stunden flog.

Auf 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 Twin-Bonanza 50H, Tiefdecker, 6 Passagiere, zweimotorig. Motoren: Lycoming zu 360 PS (HB-GAY)
- 1 Bonanza C-35, Tiefdecker, 3 Passagiere. Motor: Continental 205 PS (HB-EGB)
- 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 FW44, 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 und HB-ORK)
- 2 Piper-Cub J3C, Hochdecker, 1 Passagier, Schulflugzeuge. Motor: Continental 90 PS (HB-OSW und 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 und HB-URB)

Segelflugzeuge

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

Auf Jahresende waren im Rahmen des Bundesprogrammes bestellt:

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

Technischer Betrieb

Im technischen Betrieb waren während des Berichtsjahres 1 technischer Chef, 1 Sekretärin, 1 Werkstättechef und 14 Fach- und Hilfsarbeiter beschäftigt.

In der Hauptsache wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Planung, technische Korrespondenz, Offertenstellung, Führung der technischen Akten und Erstellung von technischen Berichten, technisches Rechnungswesen und andere administrative Arbeiten. Material- und Ersatzteilbeschaffung usw.
2. Laufender Unterhalt, periodische Kontrollen, Teil- und Totalrevisionen sowie Reparaturen an:
 - 15 Alpar-eigenen Flugzeugen
 - 25 Kundenflugzeugen
 - 10 Segelflugzeugen
 - 5 Helikoptern der Heliswiss
 - 1 Helikopter der SRFW (Geiger) (Reparatur und Teilwartung)
 - 12 Fahrzeugen
3. Ausführung von Spezialaufträgen:
 - Endmontage eines aus den USA eingeführten Kundenflugzeuges
 - Reparatur und Übernahme des Flugzeuges Twin-Bonanza in Afrika
 - Auftrag Reklamefigur HYSPIA
 - Falten von 365 Schleudersitz-Fallschirmen im Auftrag der KTA
 - Magnaflux- und Zygo-Rißkontrollen für auswärtige Firmen

Installationen und Reparaturen von Funkgeräten
Fabrikation von Zusatzausrüstungen für Helikopter
Begleitung der Heliswiss-Helikopter auf auswärtige Arbeitseinsätze durch Spezialisten und Hilfskräfte

4. Verschiedene Service-, Flugbetriebs-, Unterhalts- und Einrichtungsarbeiten:

Durchführung technischer Kontroll- und Abnahmezüge
TD-Piloten-Einsatz im gewerbsmäßigen Flugbetrieb der Alpar und der Heliswiss
Handling der Swissair-Kursflugzeuge
Technische Abfertigung und Betankung fremder Flugzeuge
Zusammenbau elektronischer Prüfgeräte
Ausschlagen und Einrichten eines Raumes als Radio- und Instrumentenwerkstatt
Unterhalt der Betriebseinrichtungen
Flugplatz- und Gebäudeunterhaltsarbeiten
Fahrdienst für die Beförderung von Zollbeamten und Taxifahrten mit Kunden
Diverse Arbeiten

Infolge stoßweisen Arbeitsanfalles und Personalmangels leisteten einige unserer Spezialisten im Berichtsjahr über 200 nicht kompensierte Überstunden. Der stark zunehmende Arbeitsumfang als Folge vermehrter Wartung von Kundenflugzeugen und zusätzlicher Aufträge erfordert die Anstellung 2 oder 3 neuer Facharbeiter.

Ein Ausbau der Unterhaltsräumlichkeiten und eine Modernisierung der Betriebseinrichtungen sind dringend notwendig, damit die heutigen Anforderungen, die an den Unterhalt von Flugzeugen gestellt werden, rationell erfüllt werden können.

Verwaltung

Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre wurde am 16. Juni 1961 in Bern unter dem Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrates abgehalten. An der Versammlung waren 20 Aktionäre mit 5650 Aktienstimmen

vertreten. Die Versammlung genehmigte den vorgelegten Jahresbericht und die Jahresrechnung nach den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle. Der Verwaltung und der Direktion wurde Entlastung erteilt und auf Vorschlag des Berner Aero-Clubs anstelle des demissionierenden Herrn Dr. Ed. Steck neu Herr M. Wirz als Aero-Club-Vertreter in den Verwaltungsrat gewählt.

Die Kontrollstelle wurde von der Versammlung in der bisherigen Zusammensetzung für ein weiteres Jahr bestätigt.

Der Verwaltungsrat hielt im Berichtsjahr zwei, der Verwaltungsratsausschuß vier Sitzungen ab. Vorwiegend beschäftigte sich die Verwaltung mit dem Stand der Flugplatzfrage, finanziellen Problemen und Baufragen sowie mit der Sicherstellung des Luftverkehrsanschlusses von Bern.

Finanzielles

Die Jahresrechnung für 1961 wird erstmals in neuer Aufteilung vorgelegt. Diese entspricht den hauptsächlichsten Tätigkeitsgebieten unserer Gesellschaft. Die neue Darstellungsweise bietet eine bessere Übersicht als die bisherige. Das finanzielle Ergebnis – obwohl besser als vorausgesehen – hält sich bei weiter gestiegenen Umsätzen etwa im Rahmen des Vorjahres. Da die Rechnung mit einem Ausgabenüberschuß abschließt, kann eine Dividende auf dem Aktienkapital leider nicht beantragt werden.

Ausblick

1962 ist der Luftverkehrsanschluß für Bern noch einmal durch die Swissair gesichert. Doch für die Zukunft muß nach einer anderen Lösung gesucht werden. Es ist aber zu hoffen, daß der Fluganschluß Berns an das internationale Liniennetz möglichst in Zusammenarbeit mit der Swissair weiterhin gesichert werden kann, bis unter grundsätzlich neuen Voraussetzungen eine dauernde und befriedigendere Lösung gefunden wird. Diese Frage wird uns zusammen mit dem Problem des Allwetterflugplatzes – Belpmoos wurde vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement als nicht ausbauwürdig befunden – auch in Zukunft weiter intensiv beschäftigen.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlußfassung

1. der Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1961 zu genehmigen;
2. die Verlustsaldi 1960 und 1961 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen,

Bern, den 5. Juni 1962

ALPAR

Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern

Namens des Verwaltungsrates:

der Präsident: der Direktor:

W. Hörning

H. Aeschbacher

Flugplatz Bern
Verkehrsausweis 1961

	Bewegungen	Anzahl Passagiere	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i>	522	8 313	52 785
1960	486	6 383	31 530
<i>B. Gewerbsmäßiger Bedarfs- verkehr</i>			
Transportflüge	494	531	5 233
Rundflüge	980	1 175	—
Andere Flüge gegen Ent- gelt	118	72	—
<i>C. Nichtgewerbsmäßiger Verkehr</i>			
Privatflüge	15 060	6 250	—
Schulungsflüge	21 978	44	—
Militärflüge	1 192	—	—
Segelflüge	9 288	—	—
Übrige Flüge (unprod.) ..	367	185	72
<i>Gesamttotal</i>	49 999	16 570	58 090
1960	47 647	14 033	47 034
1959	44 282	14 097	33 270

Betriebsrechnung für das Jahr 1961

I. Flugplatz-Betrieb

<i>Einnahmen</i>	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren	70 211.60
2. Flugpolizei, Flugsicherung und Fluginformation ...	15 000.—
3. Technischer Platz-Service und Autobetrieb	64 953.90
4. Beiträge Stadt und Kanton Bern	225 000.—
5. Ausgabenüberschuß	53 671.30

428 836.80

Ausgaben

1. Flugplatzbetrieb und Pacht	96 751.85
2. Flugpolizei, Flugsicherung und Fluginformation ...	115 270.15
3. Technischer Platz-Service und Autobetrieb	110 925.95
4. Verwaltungskosten und Abschreibungen	105 888.85

428 836.80

II. Flug- und Technischer Betrieb

Einnahmen

1. Flugbetrieb	486 829.45
2. Technischer Betrieb	179 933.30
3. Diverse Einnahmen	7 403.35

674 166.10

Ausgaben

1. Flugbetrieb	486 158.—
2. Technischer Betrieb	167 820.99
3. Einnahmenüberschuß	20 187.11

674 166.10

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1961

I. Flugplatz-Betrieb

Ausgabenüberschuß	53 671.30
-------------------------	-----------

II. Flug- und Technischer Betrieb

Einnahmenüberschuß	20 187.11
Verlust 1961	33 484.19

53 671.30 53 671.30

Bilanz per 31. Dezember 1961

Aktiven	Fr.	
Kasse	9 599.75	
Postscheck	23 498.26	
Banken	8 694.50	
Wertschriften	24 392.—	
Flugzeugpark ¹	636 124.65	
Automobile ²	40 591.75	
Maschinenpark ³	84 382.05	
Büroeinrichtungen, Mobiliar ³	32 522.—	
Tankanlage	3 061.45	
Flugzeughallen ⁴	143 112.15	
Funkeinrichtungen ⁵	44 075.20	
Debitoren	174 451.05	
Transitorische Aktiven	67 283.80	241 734.85
Verlustvortrag 1960	73 234.42	
Verlust 1961	33 484.19	106 718.61
		1 398 507.22
Passiven		
Kapital	565 000.—	
Banken	375 830.—	
Darlehen und Hypotheken	89 040.—	
Kreditoren	273 258.42	
Transitorische Passiven	16 878.80	290 137.22
Abschreibungen	78 500.—	
		1 398 507.22

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 Generalversammlung vom 16. Juni 1961 wiedergewählte Kontrollstelle haben wir die den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1961 umfassende Betriebsrechnung und die auf den 31. Dezember 1961 abgeschlossene Bilanz Ihrer Gesellschaft geprüft.

Wir haben festgestellt, daß die Bilanzbestände des Vorjahres richtig auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Durch zahlreiche Stichproben überzeugten wir uns, daß die getroffenen Buchungen mit den ordnungsgemäß vorhandenen Belegen übereinstimmen. Kontrolliert wurden ebenfalls die Veränderungen der Bilanzbestände. Die Betriebsrechnung schließt für 1961 mit einem Verlust von Fr. 33 484.19 ab, so daß sich zusammen mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr auf Ende 1961 ein Passivsaldo von Fr. 106 718.61 ergibt. Mit dem Ausweis dieses Saldos betragen die Bilanzsummen beidseitig Fr. 1 398 507.22. Die Abrechnungen gehen gleichlautend aus der in vorzüglicher Ordnung geführten Buchhaltung hervor. Die Bilanz zeigt im Vergleich zu 1960 die auffallendsten Veränderungen beim Aktivposten «Flugzeuge» und beim Passivposten «Banken». Die Zunahme dieser Bilanzpositionen resultiert aus dem Ankauf des Flugzeuges Twin-Bonanza. Mit Rücksicht auf diese Neuanschaffung stellen die Abschreibungen von insgesamt Fr. 78 500.— (Vorjahr Fr. 50 000.—) immer noch ein Minimum dar.

Wertschriften, Inventare und Kassenbestand wurden am Tage der Revision geprüft und in Ordnung befunden, ebenso die Postscheck- und Bankensaldi. Auf Grund des Ergebnisses unserer Prüfung beantragen wir der Generalversammlung der Alpar AG, Betriebsrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1961 in der vorliegenden Form zu genehmigen und den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 7. Juni 1962

Die Kontrollstelle:

W. Schenk

H. Luginbühl

**Jahresleistungen
des Alpar-Flugbetriebes 1961**

A. Motorflug

1. Gewerbsmäßige und Werkflüge

a) Rundflüge	278 h 58 min in	712 Starten mit	1349 Passagieren
b) Gletscherflüge ..	479 h 24 min in	2778 Starten mit	1701 Passagieren
c) Taxiflüge	83 h 17 min in	73 Starten mit	129 Passagieren
d) Photoflüge	62 h 09 min in	50 Starten mit	51 Passagieren
e) Werkflüge	114 h 49 min in	286 Starten	

Total a-e	<u>1018 h 37 min in</u>	<u>3899 Starten mit</u>	<u>3230 Passagieren</u>
1960	639 h 33 min in	2283 Starten mit	2636 Passagieren
Passagierstunden ..	<u>1274 h 20 min</u>		
1960	940 h 25 min		

2. Sportflug und Schlepp

a) Schulflüge	1551 h 15 min in	10 737 Starten
b) Trainingsflüge ..	1038 h 10 min in	3 142 Starten
c) Schleppflüge ...	257 h 57 min in	1 961 Starten

Total a-c	<u>2847 h 22 min in</u>	<u>15 839 Starten</u>
1960	2876 h 35 min in	15 587 Starten
Total 1 und 2 ..	<u>3865 h 59 min in</u>	<u>19 739 Starten</u>
1960	3516 h 08 min in	17 870 Starten

B. Segelflug

a) Schulflüge	479 h 16 min in	3609 Starten
b) Trainingsflüge ..	663 h 44 min in	1204 Starten

Total a und b ..	<u>1143 h 00 min in</u>	<u>4813 Starten</u>
1960	1542 h 01 min in	5587 Starten

Streckenflüge Segelflug: 25 Flüge mit 2166 Streckenkilometern.