



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG

BERN

VIERUNDDREISSIGSTER

JAHRESBERICHT

1962

Organe

Verwaltungsrat

Präsident:	*W. Hörning, Kaufmann, Bern
Vizepräsident:	*F. Moser, Regierungsrat, Bern F. Anderegg, Abteilungschef, Bern
	*Ed. Cardinaux, Direktor, Bern Prof. W. Furrer, Direktor, Bern
	*J. Gauer, Hotelier, Bern F. Grütter, Gemeinderat, Bern H. Huber, Regierungsrat, Bern Dr. K. Kohli, Direktor, Ostermundigen H. Morgenthaler, Gemeinderat, Bern
	*Dr. G. Schürch, Gemeinderat, 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

Die Entwicklung des Flugbetriebes war im Jahre 1962 erneut erfreulich, wenn auch nicht einheitlich. Im regelmäßigen Linienverkehr ist die Zahl der Passagiere und der Kurse gestiegen, desgleichen die Flüge im nicht gewerbsmäßigen Sektor. Bei den gewerbsmäßigen Bedarfsflügen und im Motorflugbetrieb der Alpar wurden die guten Vorjahresergebnisse erneut erreicht, auf dem Gebiet des Segelfluges sogar bedeutend übertroffen.

Flugplatzbetrieb

Im Flugplatzbetrieb, umfassend die Abteilungen Flugsicherung, Fluginformation, Flugpolizei, technischer Platzservice und Autodienst, waren 1962 insgesamt 17 Angestellte beschäftigt, die in der Mehrzahl für verschiedene Aufgaben gleichzeitig verantwortlich waren.

Flugplatzanlagen

Die im Herbst 1961 geplante Graspiste konnte leider im Betriebsjahr nicht mehr in Betrieb genommen werden. Auf der relativ dünnen Humusschicht entwickelte sich der anhaltenden Trockenheit wegen die erforderliche Grasnarbe nicht genügend, so daß die Piste nicht freigegeben werden konnte. Es mußte Humus zugeführt und neu angesät werden, und wir erwarten, daß auf das Frühjahr 1963 hin die Graspiste dem Schulbetrieb wieder zur Verfügung stehen wird, so daß erneut die gleichzeitige Benützung der Hartbelag- und der Schulungspiste möglich wird.

Die Hartbelagpiste bewährte sich einmal mehr, konnte sie doch in einwandfreiem Zustand das ganze Jahr über benützt werden. Die bereits vor Neujahr einsetzende Kälte verursachte allerdings einige Risse und Boden-

erhebungen. Der Umfang der Schäden kann aber erst im Frühling festgestellt werden. Zum erstenmal mußte schon zwischen Weihnachten und Neujahr Schnee geräumt werden. Bis zur Beendigung dieser Arbeit war der Flugplatz für mehrere Tage gesperrt.

Der im letzten Jahresbericht erwähnte neue Hangar wurde in Betrieb genommen, dagegen konnte der Segelflughangar leider noch nicht gebaut werden. Er wird immer dringender benötigt, um den großen Platzmangel zu beheben.

Der Rohbau des von privater Seite im Baurecht erstellten Flughafenhotels wurde noch im Berichtsjahr fertig. Wegen Grundwasserschwierigkeiten mußte dieses Gebäude höher als geplant ausgeführt werden. Dies hat zur Folge, daß auch der Kontrollturm aufgestockt werden muß, da sonst die freie Sicht auf die Pistenanlagen nicht mehr vorhanden ist.

Flugpolizei und Fluginformation

Auch im vergangenen Jahr wurde während der Sommermonate der Dienst der Flugpolizei und der Fluginformation durch drei vollamtliche Beamte versehen. Daneben sind diese Beamten zudem als Piloten und Fluglehrer eingesetzt worden.

Die Fluginformation mit all ihren Aufgaben wie Nachführen der Dokumentation, Wetterbeobachtungen, Übermittlung von Telegrammen wurde wiederum gemeinsam von den Beamten der Flugpolizei und der Flugsicherung erledigt.

Zu den Pflichten der Flugpolizei gehört auch die Überwachung der Einsatzbereitschaft der Betriebsfeuerwehr. Laut einer Vereinbarung mit der Gemeinde Belp sind unsere Feuerwehrmannschaften mit den Feuerlöschgeräten auf Anforderung hin innerhalb der Gemeinde Belp einzusetzen. Erstmals mußte nun unsere Betriebsfeuerwehr zur Bekämpfung eines Großbrandes in einer Belper Garage ausrücken. Die Schaumlöschgeräte leisteten dabei vorzügliche Dienste.

Flugsicherung

Der gesetzlich vorgeschriebene Flugsicherungsdienst stand erstmals ganzjährig zur Verfügung. Er wird durch Beamte der Radio-Schweiz AG besorgt und hat sich zu einem wertvollen, stark beanspruchten Dienst entwickelt, was aus den folgenden Zahlen hervorgeht:

Total der radio-telefonisch geleiteten Flugzeugbewegungen: 15 331 (1961: 9464), Zunahme 62%. Diese Zahl entspricht den auf dem Flugplatz Genf-Cointrin im Jahr 1955 verzeichneten Bewegungen. Davon wurden 1396 (1961: 830) Bewegungen nach Blindflugregeln (IFR) ausgeführt, Zunahme 68%. 1961 war der September mit 1710 radiotelefonisch geleiteten Bewegungen der verkehrsreichste Monat. Im Berichtsjahr wurde diese Höchstzahl viermal, nämlich in den Monaten Juni-September, überboten.

Am 10. Juli wurden 187 mit Funk geleitete Bewegungen verzeichnet, was im Durchschnitt eine Bewegung alle 4 Minuten während eines Tages bedeutet.

Die Blindflugschule der Alpar hat den Flugsicherungsdienst ebenfalls beansprucht, und es wurden auch im Winter mit eigenen und fremden Flugzeugen zahlreiche Trainingsflüge ausgeführt.

Dieser rege Funkbetrieb kann mit zwei Beamten nicht mehr zufriedenstellend bewältigt werden. Die Radio-Schweiz verlangte deshalb die Einstellung eines dritten Beamten, zumindest während der verkehrsreichen Monate. Dieser Forderung wird auf 1963 hin entsprochen.

Eine erhebliche Erleichterung im Übermittlungsdienst stellt der automatische Lochstreifengeber dar, der von der Radio-Schweiz in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellt und im Sommer 1962 in Betrieb genommen wurde. Damit konnte die Abwesenheit der Beamten vom Turm und die Durchgabezeit von Telegrammen mittels Fernschreibers wesentlich verkürzt werden.

Da die aus dem Jahre 1951 stammenden Sende- und Empfangsanlagen des Flugsicherungsdienstes nicht nur veraltet sind, sondern auch den ICAO-Vorschriften nicht mehr entsprechen, gab es viele Ausfälle, die nur dank der Funkapparaturen des Bundes überbrückt werden konnten. Schritte zur Erneuerung der Anlagen wurden bereits eingeleitet.

Ein von der Radio-Schweiz ausgearbeiteter Vorschlag für die Erneuerung und Ergänzung unserer Sende- und Empfangsanlagen konnte 1962 noch nicht verwirklicht werden. Auch der uns vom Eidgenössischen Luftamt zur Verfügung gestellte VDF-Peiler konnte bis heute nicht in Betrieb genommen werden, weil die Erprobung für den günstigsten Standort noch nicht abgeschlossen ist.

Auf den 1. Januar 1962 ist nach Genehmigung durch das Eidgenössische Luftamt ein Reglement über den Flugsicherungsdienst auf dem Flugplatz Bern-Belp in Kraft gesetzt worden. Dieses Reglement umschreibt die zahlreichen Aufgaben des Flugsicherungsdienstes, die Verantwortlichkeit der Beamten und deren Kompetenzen. Für den Flugsicherungsdienst in Bern wirkt sich der starke Anteil von Bewegungen mit Flugzeugen ohne Funkausrüstung recht erschwerend auf die korrekte Abwicklung der Verkehrsleitung aus, wozu auch beigetragen hat, daß wegen Sperrung der Rasenpiste der gesamte Flugverkehr nach Möglichkeit auf der Hartpiste abgewickelt werden mußte. Unter diesen Umständen verdient die Einsatzbereitschaft und die genaue Ausführung der der Verkehrsleitung übertragenen Aufgaben durch das Personal der Radio-Schweiz besondere Erwähnung und Anerkennung.

Im Berichtsjahr wurde mit der Radio-Schweiz ein Betriebsvertrag über den Flugsicherungsdienst abgeschlossen.

Wetterdienst

Die unbefriedigende Lage im Wetterdienst, besonders der Pilotenberatung, konnte nicht wesentlich verbessert werden. Es fehlt hauptsächlich an aktuellen Wetterkarten, welche mit einem Faksimile-Fernschreiber sollten beschafft werden können. Verhandlungen mit der zuständigen Bundes-

behörde verliefen bisher ergebnislos, nicht zuletzt deshalb, weil die bestehende Ordnung auf den Flughäfen Zürich und Genf zurzeit umstritten ist. Eine erneute Prüfung der Angelegenheit für Bern wurde inzwischen zugesichert. In Aussicht genommen ist die Schaffung einer Wetterausgabestelle, welche dem Fluginformationsdienst angegliedert werden soll.

Die Übernahme der Wetterstation Bern durch die Alpar steht nicht mehr zur Diskussion, seit dieser Dienst von der Aerologischen Station Payerne versehen wird, womit das Wetter im westlichen Mittelland nach Auffassung der MZA genügend erfaßt wird. Die auf dem Flughafen Bern weiterhin durchgeführten Wetterbeobachtungen können sich deshalb auf die flugtechnisch bedingten Aeromeldungen beschränken.

Flugplatzservice

Der Abfertigungsdienst für die ankommenden und abfliegenden Luftfahrzeuge funktionierte im üblichen Rahmen. Erfahrungsgemäß erfordert der Linienverkehr am meisten Personal, jedoch war die zeitliche Beanspruchung infolge Wegfalles des Frühkurses gegenüber dem vorjährigen Flugplan wesentlich günstiger, weil die Kursflüge nicht mehr die großen Zeitintervalle aufwiesen wie früher.

Die zollamtliche Auslandabfertigung (Ankunft oder Wegflug) vermag in ihrer bisherigen Form nicht immer zu befriedigen. Von Fall zu Fall muß ein Beamter des Zollamtes Bern in der Stadt oder außerhalb der Bürozeit an seinem Wohnsitz abgeholt und wieder dorthin zurückgebracht werden. Bei verspätet eintreffenden Abflugmeldungen aus dem Ausland müssen die Flugzeuginsassen manchmal reichlich lange warten, bis der Zollbeamte eintrifft. Außerdem bedeutet dieser Spezial-Zubringerdienst für die Alpar eine große Belastung. Zur Verbesserung dieser Lage muß mit der Zeit die Stationierung eines Zollbeamten auf dem Flughafen – wenigstens während bestimmter Tageszeiten – vorgesehen werden. Erfreulicherweise hat sich das Zollamt Bern den neuerdings erleichterten Ausreiseformalitäten angepaßt und in Einzelfällen entschieden, keinen Beamten auf den Flugplatz

zu delegieren, wenn bei einem Wegflug ins Ausland keine zollamtlichen Geschäfte angezeigt waren.

In den Flugzeughangars der Alpar waren total rund 50 Luftfahrzeuge über längere Dauer eingestellt, nämlich:

Alpar	13 Motorflugzeuge, 10 Segelflugzeuge
Privatbesitzer (Dauermiete)	20 Motorflugzeuge, 1 Segelflugzeug
Privatbesitzer (Saisonmiete)	3 Motorflugzeuge (Winter)
Heliswiss	2 Helikopter (zeitweise bis 4)

Zudem wurden wiederum zahlreiche Passantenflugzeuge vorübergehend hangariert.

Von den früheren Dauerkunden der Alpar sind verschiedene zu einem privaten Unternehmen abgewandert. Dieser Entwicklung sowie dem Flugplatzservice der Alpar ist in Zukunft grösste Beobachtung zu schenken.

Der Autoverkehr Stadt-Flugplatz konnte im Verlaufe des Berichtsjahres durch Anschaffung eines 30plätzig Occasioncars verbessert werden, bei dessen Finanzierung Stadt und Kanton in entgegenkommender Weise mitwirkten. Mit diesem Car werden die Zubringerfahrten für die Swissairpassagiere sowie an Wochenenden oder bei anderen Gelegenheiten für das Publikum ausgeführt. Die gelegentlichen Taxifahrten für Privatpassagiere werden in der Regel einem fremden Taxiunternehmen übertragen, wenn die Alpar diese nicht selbst ausführen kann.

Flugbetrieb

A. Linienverkehr

Die Swissair nahm die regelmäßigen Kursflüge Zürich-Bern-Zürich am 12. Mai auf. Täglich wurden bis zum 30. September je zwei Kurse mit durchgehend gleichem Flugplan geflogen. Letzterer sah folgende Kursflüge vor:

Streckennummer	011	015		010	012
Bern ab	11.20	17.20	Zürich ab	10.05	13.20
Zürich an	12.00	18.00	Bern an	10.45	14.00

Die vier Kurse wurden während der ganzen 4½ Monate täglich geführt (1961: ab 15.9 – 30.9. nur noch die beiden Mittagskurse), was sich positiv auf die Passagierzahlen und Frachttonnagen auswirkte. Da infolge der Beschränkung des Abfluggewichtes der DC-3 in Bern nur 18 Passagiere gebucht werden können, ist eine Erhöhung der Platzbelegung praktisch ausgeschlossen. Die Beschränkung ist auch der Grund dafür, weshalb eine erhebliche Zahl von Transitpassagieren ins Ausland zurückgewiesen werden mußten.

Der neue Flugplan bot den Transitpassagieren von und nach Zürich gute Anschlüsse, so daß die Zahl der Transitreisenden wesentlich stieg. Dagegen war er für Besucher Zürichs aus Bern ungünstig, weil der Aufenthalt in Zürich zwischen Ankunft und Rückflug am gleichen Tag nur eine Stunde beträgt und Buchungen für Lokalflüge erst am Vorabend angenommen wurden, da internationale Transitpassagiere das Buchungsvorrecht genießen.

Die Kurse konnten mit großer Regelmäßigkeit geführt werden; es waren nur sieben Ausfälle zu verzeichnen, davon sechs des Wetters in Bern wegen und einer aus technischen Gründen.

Die folgenden Zahlen geben näheren Aufschluß über das Betriebsergebnis 1962 des Linienverkehrs:

	Streckennummer	Kurse	Passagiere	Fracht in t
Zürich-Bern	010	141	1746	35 311
Bern-Zürich	011	141	2501	5 352
Zürich-Bern	012	140	2642	12 149
Bern-Zürich	015	139	2196	8 016
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		561	9085	60 828
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
1961		522	8313	52 785
Zunahme		7%	9%	15%

Durchschnittliche Platzbelegung.....	69%	(1961=69%)
Kursausfälle	7	(1961=10)
Regelmäßigkeit	98,5%	(1961=98%)

B. Gewerbsmäßiger Bedarfsverkehr

Die Anzahl Bewegungen, 1468 (1961=1592), und Passagiere, 1801 (1961=1778) hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum wesentlich verändert. Dagegen hat sich die Menge der beförderten Fracht mit 14 t gegenüber 1961 (5 t) fast verdreifacht.

C. Nichtgewerbsmäßiger Verkehr und Privatflugbetrieb

Auf diesem Gebiet ist eine wesentliche Zunahme zu verzeichnen. Die Zahl der Bewegungen ist von 38600 im Jahre 1961 um 9700 auf 48300 gestiegen. Diese Zunahme betrifft fast ausschließlich die Bewegungen des privaten Trainings einschließlich Segelflugzeugschlepp, während die Zahl der Schulflüge praktisch unverändert blieb. Die Militärflyer weisen 1550 Bewegungen (1961=1200) auf. Gesamthaft gesehen erhöhten sich die Bewegungen um 26% gegenüber dem Vorjahr.

Flugbetrieb der Alpar

Der Schulungs- und der gewerbsmäßige Motorflugbetrieb der Alpar wurde mit sieben eigenen und sieben Reservepiloten (Wochenend- und Gletschereinsätze) aufrechterhalten. Die eigenen Piloten konnten häufig infolge anderweitiger Arbeitsbelastung innerhalb der Alpar nicht im Flugbetrieb eingesetzt werden, weshalb in erhöhtem Maße Piloten außerhalb des eigenen Personalbestandes beigezogen wurden. Im Segelflug waren außer einem hauptamtlichen noch 7 nebenamtliche Lehrer tätig.

Motorflug

1962 wurden 3856 Flugstunden erreicht (1961=3866). Während Schule und Training mit 1560 (1961=1551), bzw. 1049 (1961=1038) praktisch gleich blieben, erhöhte sich die Stundenzahl im Schleppflug auf 380 (1961=258).

Dagegen ist auf dem gewerbsmäßigen Sektor ein erheblicher Ausfall an Flugstunden zu verzeichnen, der fast ausschließlich auf den Gletscherflug

zurückzuführen ist. Einmal war die Wintersaison außerordentlich schlecht, und zudem wurde der Sommerbetrieb auf dem Jungfrauoch verboten, so daß lediglich 207 Stunden geflogen wurden (1961=479). Im Rundflugbetrieb wurden im Vergleich zu 1961 (279) 215 Stunden geflogen, doch stieg die Zahl der Passagiere auf 1480 (1961=1349). Trotz des Ausfalles im Gletscherflug erreichte das Total der Passagierstunden hier 1498 (1961=1274), weil zwei größere Einheiten eingesetzt wurden (Twin-Bonanza und Pilatus-Porter).

Der Taxibetrieb hat sich erfreulich entwickelt. Es wurden auf diesem Gebiet 1962 347 Stunden geflogen (1961=83). Die Steigerung ist auf den Einsatz der Twin-Bonanza zurückzuführen. Mit diesem Flugzeug wurde es erst möglich, vom Wetter weitgehend unabhängige Taxiflüge zu unternehmen und so den Kunden eine gute Regelmäßigkeit zu garantieren.

Segelflug

Im Berichtsjahr wurde erstmals im Segelflug ein Pauschalpreis für Trainingsflüge eingeführt. Das Ergebnis ist zufriedenstellend, stiegen doch die Trainingsfrequenzen erheblich. Die Resultate sind: 1670 Stunden in 2228 Starten (1961=664 Stunden in 1204 Starten). Damit erreicht der Segelflug eine eigentliche Rekordfrequenz mit total 2225 Stunden in 5955 Starten (1961=1143 Stunden in 4813 Starten).

Über die Zahl der Flugschüler und die abgelegten Brevets gibt folgende Aufstellung Auskunft:

<i>Motorflug</i>	Privatschüler.....	31	(28)*
	Schüler des Bundesprogrammes.....	60	(64)
	Total.....	91	(92)
	Privatpilotenbrevets	26	(25)
	Fluglehrerausweise	1	(-)
	Berufspilotenausweise	4	(5)
	Blindflugbrevets	5	(3)
	Radiotelefoniebrevets	12	(8)
	Nachtflugausweise	9	(5)
	Akrobatikbrevets	3	(7)
	Total.....	60	(55)

*1961

Segelflug	Privatschüler.....	83	(88)
	Schüler des Bundesprogrammes.....	44	(18)
	Total.....	127	(106)
	Führerausweis für Segelflieger	27	(25)
	Fluglehrerausweise	1	(2)
	Total.....	28	(27)

Flugzeugpark

Zu Beginn des Jahres ist das aus dem Jahre 1938 stammende zweimotorige Flugzeug Koolhoven FK 50 HB-AMA verkauft worden. Wenige Monate später verunglückte die Maschine leider in Libyen. Als Ursache des Unfalles wird eine unsachgemäße Beladung des Flugzeuges vermutet.

Im Sommer wurde das Flugzeug Bucker-Jungmann HB-USP in das Tessin verkauft. Doch geriet die Maschine, vom Eigentümer pilotiert, beim Überflug im Gotthardgebiet infolge schlechten Wetters in Bodenberührung und wurde schwer beschädigt. Der Pilot blieb unverletzt.

Ab März hatten wir ein Flugzeug des Typs Pilatus Porter gechartert, um damit Erfahrungen besonders in Gebirgslandungen und Materialtransporten auf Gletschern zu sammeln.

Auf Ende 1962 verfügte die Alpar über folgenden Flugzeugpark:

Motorflugzeuge:

- 1 Twin-Bonanza 50 H, Tiefdecker, 6 Passagiere, zweimotorig. Motoren: Lycoming zu 360 PS (HB-GAY)
- 1 Pilatus Porter, Hochdecker, 6 Passagiere. Motor: Lycoming zu 340 PS (HB-FAO)
- 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+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)
- 1 Bucker-Jungmann 131, Doppeldecker, 1 Passagier, Akrobatikflugzeug. Motor: Hirt: 105 PS (HB-URB)

Segelflugzeuge:

- 4 Rhönlerchen, Hochdecker, zweiplätzig (Schule und Training)
- 1 Sky 34A, Hochdecker, einplätzig (Leistung)
- 1 Ka-7, Rhönadler, Hochdecker, zweiplätzig (Schule und Training)
- 2 Ka-8, Hochdecker, einplätzig (Training und Leistung)
- 1 Karpf-Baby, Hochdecker, einplätzig (Schule und Training)

Technischer Betrieb

Der technische Betrieb der Alpar beschäftigte 1962 19 Angestellte, besonders Fachspezialisten für Flugzeug- und Helikopterunterhalt, sowie Hilfskräfte für Flugbetriebsarbeiten, Platz- und Gebäudeunterhalt.

Neben den technisch-administrativen Arbeiten, der Planung, der Betriebs- und Flugmaterialüberwachung mit den entsprechenden Kontrollaufgaben, der Material- und Ersatzteilbeschaffung, Personalausbildung usw. wurden im technischen Betrieb in der Hauptsache folgende Arbeiten ausgeführt:

- 1. Laufender Unterhalt, periodische Kontrollen, Teil- und Totalrevisionen sowie Reparaturen an:

- 16 Alpareigenen Flugzeugen
- 32 Kundenflugzeugen
 - 9 Segelflugzeugen
 - 6 Helikoptern (davon einer der SRFW)
- 12 Fahrzeugen

2. Spezialaufträge:

- 6 Totalrevisionen von Flugmotoren
- Flügelenteiser für Twin-Bonanza montiert
- Anfertigung Circarama-Filmkameramodell
- 2 neue Tragbahnen für Helikopter (konstruiert und angefertigt)
- Verschiedene Neuinstallationen von Funkgeräten
- Bau eines Segelflug-Materialanhängers
- Totalrevision einer Segelflugwinde
- Magnaflux- und Zyglorißkontrollen für auswärtige Firmen
- Reparatur einer Twin-Bonanza nach Bauchlandung
- Neuaufbau zweier Segelflugzeuge «Rhönlerche»
- Falten von 250 Schleudersitz-Fallschirmen im Auftrag des Bundes
- Begleitung der Heliswiss-Helikopter auf auswärtigen Arbeitseinsätzen durch Spezialisten und Hilfskräfte

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

- Durchführung technischer Kontroll- und Abnahmezüge
- Handling der Swissair-Kursflugzeuge und solcher des Charterverkehrs
- Technische Abfertigung und Betankung fremder Flugzeuge
- Zusammenbau elektronischer Prüfgeräte
- Konstruktion und Bau einer Rumpf- und Flügelreparaturlehre
- Unterhalt der Betriebseinrichtungen
- Flugplatz- und Gebäudeunterhaltsarbeiten
- Fahrdienst für die Beförderung von Zollbeamten und Taxifahrten

Für den vorgesehenen Einsatz von Turbo-Helikoptern der Heliswiss besuchten 3 Angestellte einen Kurs für Turbinentriebwerke der Bristol Siddeley School, Watford, England.

Mit den Übergangsbestimmungen der neuen Gesetzgebung für Luftfahrzeugkontrolleure stellte das Eidgenössische Luftamt zehn unserer Fachspezialisten persönliche Kontrolllizenzen aus. Dieses erfreuliche Ergebnis zeugt von der Anerkennung unseres Fachpersonals durch die überwachende Behörde. Für unsere Firma ist dies von besonderer Wichtigkeit, da inskünftig im Außeneinsatz nur ausgewiesene Spezialisten für die Lufttüchtigkeit der Flugzeuge und Helikopter verantwortlich zeichnen können.

Durch auftretende Spitzen im Arbeitsvolumen und infolge Personalmangels leistete das technische Personal im Berichtsjahr etwa 2500 nicht kompensierbare Überstunden. Der stark zunehmende Arbeitsumfang als Folge vermehrter Wartung von Kundenflugzeugen und zusätzlicher Aufträge erfordert die Anstellung und Ausbildung von mindestens drei neuen Spezialisten.

Die veralteten, zum Teil nicht oder nur schlecht heizbaren Werkstatt- und Werfräume entsprechen den heutigen Anforderungen in keiner Weise mehr. Die baulich unbefriedigenden Verhältnisse hemmen nicht nur die Entwicklung des technischen Betriebes, sondern führen auch zum Austritt erfahrener Arbeitskräfte aus der Firma. Erweiterung und Ausbau der bestehenden Anlagen oder der Bau einer neuen Werft mit Werkstätten sowie die Modernisierung der Betriebseinrichtungen sind dringlich, wenn unser Technischer Dienst als anerkannter flugtechnischer Betrieb weiter bestehen soll.

Verwaltung

Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre wurde am 26. Juni 1962 in Bern unter dem Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrates abgehalten. An der Versammlung waren 35 Aktionäre mit 4186 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 anstelle der zurücktretenden Verwaltungsräte folgende neue Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt:

für Herrn Direktor Rothen Herr Prof. W. Furrer, Direktor Radio-Schweiz AG; für Herrn Regierungsrat Samuel Brawand Herr Regierungsrat H. Huber, kant. Eisenbahndirektor; für Herrn Gemeinderat Paul Dübi Herr Gemeinderat Dr. Gerhart Schürch, städt. Finanzdirektor.

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

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr zwei, der Verwaltungsratsausschuß drei Sitzungen abgehalten. Die Verwaltung beschäftigte sich hauptsächlich mit finanziellen Problemen, dem Anschluß Berns an das internationale Flugliniennetz in den kommenden Jahren sowie mit der Erneuerung der Installationen im Belpmoos.

Am 8. 2. 1963 verstarb nach schwerer Krankheit Herr Theodor Stoffer. Seinen für uns völlig unerwarteten Heimgang bedauern wir tief. Herr Stoffer gehörte dem Verwaltungsrat unserer Gesellschaft als Vertreter der Stadt Thun seit 1948 an. Er hat uns in den langen Jahren seiner Mitarbeit viele wertvolle Dienste geleistet. Wir werden Herrn Stoffer im Verwaltungsrat sehr vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Finanzielles

Die erstmals im Vorjahr neu gruppierte Jahresrechnung wird auch für 1962 in gleicher Aufstellung vorgelegt, nachdem sich die abgeänderte Darstellungsweise bewährte.

Das finanzielle Ergebnis ist wiederum unbefriedigend. Seit Jahren gelingt es nurmehr in den Abteilungen Flugbetrieb und Technischer Betrieb, die Kosten einschließlich Abschreibungen zu decken, während der Flugplatzbetrieb dauernd in erheblichem Maße defizitär ist.

Eine Anpassung der Vergütungen von Stadt und Kanton an die stark gestiegenen Betriebsaufwendungen des Flugplatzes, besonders für Flugsicherung, Fluginformation und Flugpolizei, drängt sich dringend auf, weil leider keine Aussicht besteht, dieser Kostensteigerung durch weitere

Vermehrung der Einnahmen wirksam zu begegnen. Unsere Anstrengungen in dieser Richtung führten von 1956-1962 zu einer Zunahme um mehr als das Doppelte im Technischen Betrieb und um das Siebenfache im Flugbetrieb. Im Flugplatzbetrieb ist jedoch seit jeher eine Erhöhung der Betriebseinnahmen nur in bescheidenem Maße möglich gewesen, weshalb die öffentliche Hand in die Lücke treten muß, um den Betrieb des Flugplatzes und damit der Alpar nach der finanziellen Seite hin sicherzustellen.

Ausblick

Heute muß als feststehend angesehen werden, daß die Swissair ab 1964 den Anschluß Berns an das internationale Flugliniennetz nicht mehr sicherstellt. Unsere bereits im Vorjahr eingeleiteten Verhandlungen werden deshalb mit dem Ziele geführt, eine Lösung zu finden, die diesen Anschluß trotzdem gewährleistet. Über die in Diskussion stehenden Vorschläge wird aber erst zu einem späteren Zeitpunkt Näheres mitgeteilt werden können.

Das Problem des Allwetterflugplatzes Bern und die damit zusammenhängenden Projekte sind noch nicht so weit gediehen, daß darüber berichtet werden könnte, doch ist zu erwarten, daß die Öffentlichkeit im Laufe des Jahres 1963 eingehend über ein mögliches neues Projekt orientiert werden wird.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1962 zu genehmigen;
2. die Verlustsaldi 1961 und 1962 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

ALPAR

Bern, den 11. Juni 1963

Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern
Namens des Verwaltungsrates:
der Präsident: der Direktor:
W. Hörning H. Aeschbacher

Flugplatz Bern-Belp Verkehrsausweis 1962			
	Bewegungen	Anzahl Passagiere	Fracht kg
<i>A. Linienverkehr</i>	561	9 085	60 828
1961	552	8 313	52 785
<i>B. Gewerbsmäßiger Bedarfsverkehr</i>			
Transportflüge	534	638	13 967
Rundflüge	812	1 076	—
Andere Flüge gegen Entgelt	122	48	—
<i>C. Nichtgewerbsmäßiger Verkehr</i>			
Privatflüge	24 105	7 585	—
Schulungsflüge	22 150	—	—
Militärflüge	1 544	—	—
Segelflüge	11 910	—	—
Übrige Flüge (unprod.)	529	125	—
Total	62 267	18 557	74 795
1961	49 999	16 570	58 090
1960	47 647	14 033	47 034

Betriebsrechnung für das Jahr 1962

I. Flugplatz-Betrieb

	Einnahmen	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren		83 069.55
2. Flugpolizei, Flugsicherung und Fluginformation		20 343.—
3. Technischer Platz-Service und Autobetrieb.....		83 273.90
4. Beiträge Stadt und Kanton Bern		225 000.—
5. Ausgabenüberschuß		54 041.16
		<u>465 727.61</u>
	<i>Ausgaben</i>	
1. Flugplatzbetrieb und Pacht		98 968.50
2. Flugpolizei, Flugsicherung und Fluginformation		137 756.20
3. Technischer Platz-Service und Autobetrieb.....		117 969.76
4. Verwaltungskosten und Abschreibungen		111 033.15
		<u>465 727.61</u>

II. Flug- und Technischer Betrieb

	Einnahmen	
1. Flugbetrieb		645 755.20
2. Technischer Betrieb		198 455.65
3. Diverse Einnahmen		1 686.75
		<u>845 897.60</u>
	<i>Ausgaben</i>	
1. Flugbetrieb		645 394.45
2. Technischer Betrieb		197 440.43
3. Einnahmenüberschuß		3 062.72
		<u>845 897.60</u>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1962

I. Flugplatz-Betrieb		
Ausgabenüberschuß	54 041.16	
II. Flug- und Technischer Betrieb		
Einnahmenüberschuß		3 062.72
Verlust 1962		50 978.44
	<u>54 041.16</u>	<u>54 041.16</u>

Bilanz per 31. Dezember 1962

Aktiven	Fr.	
Kasse	4 131.80	
Postscheck	18 288.47	
Banken	16 520.95	
Wertschriften	22 112.—	
Flugzeugpark	536 239.35	
Automobile	60 011.35	
Maschinenpark	86 850.05	
Büroeinrichtungen, Mobiliar	28 877.—	
Tankanlage	2 761.45	
Flugzeughallen	184 734.75	
Funkeinrichtungen	44 075.20	
Debitoren	255 380.50	
Transitorische Aktiven	73 231.70	328 612.20
Verlustvortrag 1961	106 718.61	
Verlust 1962	50 978.44	157 697.05
		<u>1 490 911.62</u>
Passiven		
Kapital	565 000.—	
Banken	280 110.45	
Darlehen und Hypotheken	211 500.—	
Kreditoren	286 277.62	
Transitorische Passiven	33 023.55	319 301.17
Abschreibungen	115 000.—	
		<u>1 490 911.62</u>

Bericht der Kontrollstelle

an die Generalversammlung der Aktionäre der Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG in Bern

Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren,

In Ausübung des uns in der letztjährigen Generalversammlung vom 26. Juni 1962 übertragenen Mandates als ordentliche Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Bilanz mit zudienender Betriebs- und Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1962 einer Prüfung unterzogen, mit der Buchhaltung verglichen und allseits in Übereinstimmung befunden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung, umfassend den Zeitraum vom 1. Januar – 31. Dezember 1962, schliesst mit einem Verlust von Fr. 50 978.44 ab.

Mit dem Verlustvortrag aus 1961 im Betrage von Fr. 106 718.61 ergibt sich per 31. Dezember 1962 ein Passivsaldo von Fr. 157 697.05

Mit dem auf neue Rechnung vorzutragenden Verlustsaldo erhöht sich die Bilanzsumme nach richtiger Übernahme der Bestände des Vorjahres auf Fr. 1 490 911.62 per Ende 1962.

Die Abrechnungen gehen für alle Sparten gleichlautend aus der in vorzüglicher Ordnung geführten Buchhaltung hervor. Die im Abschluss für das Jahr 1961 verbuchten Abschreibungen von Fr. 78 500.— sind in der vorgesehenen Verteilung verwendet worden. Für das Jahr 1962 sind hierfür Fr. 115 000.— vorgesehen, die im Verhältnis zu den grossen Anlageposten immerhin noch als Minimum bezeichnet werden müssen.

Wir haben sämtliche Bilanzposten, die Betriebsmittel wie Wertschriften und Inventare geprüft und alle Veränderungen in den Anlagekonti verifiziert.

Auf Grund unserer Prüfungen und Kontrollen beantragen

wir der Generalversammlung der Alpar AG, die Betriebsrechnung mit Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanz per 31. Dezember 1962 in der vorliegenden Form zu genehmigen und dem Verwaltungsrat und dessen Organen Entlastung zu erteilen.

Die Kontrollstelle:

Bern, den 15. Juni 1963

W. Schenk

H. Luginbühl

Jahresleistungen
des Alpar-Flugbetriebes 1962

A. Motorflug

1. Gewerbsmäßige und Werkflüge

a) Rundflüge.....	214 h 34 min in	581 Starten mit	1480 Passagieren
b) Gletscherflüge .	207 h 15 min in	1125 Starten mit	885 Passagieren
c) Taxiflüge	347 h 28 min in	370 Starten mit	546 Passagieren
d) Fotoflüge	59 h 34 min in	45 Starten mit	45 Passagieren
e) Werkflüge	37 h 25 min in	252 Starten	
Total a-e	866 h 16 min in	2373 Starten mit	2956 Passagieren
1961	1018 h 37 min in	3899 Starten mit	3230 Passagieren
Passagierstunden .	1497 h 39 min		
1961	1274 h 20 min		

2. Sportflug und Schlepp

a) Schulflüge	1560 h 42 min in	9661 Starten
b) Trainingsflüge .	1049 h 15 min in	3404 Starten
c) Schleppflüge ..	379 h 44 min in	3003 Starten
Total a-c	2989 h 41 min in	16 086 Starten
1961	2847 h 22 min in	15 839 Starten
Total 1 und 2..	3855 h 57 min in	18 441 Starten
1961.....	3865 h 59 min in	19 739 Starten

B. Segelflug

a) Schulflüge	544 h 05 min in	3727 Starten
b) Trainingsflüge .	1670 h 08 min in	2228 Starten
Total a und b .	2224 h 13 min in	5955 Starten
1961.....	1143 h 00 min in	4813 Starten
Streckenflüge	39 Flüge mit	2639 Streckenkilometer