



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG
BERN

FÜNFUNDREISSIGSTER
JAHRESBERICHT
1963

Organe 1963

Verwaltungsrat

- Präsident: *W. Hörning, Kaufmann, Bern (bis 21.11.1963)
Vizepräsident: *F. Moser, Regierungsrat, Bern
F. Anderegg, Abteilungschef, Bern
M. Brenner, Fabrikant, Thun
*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
M. Wirz, dipl. Ing., Bern

* Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle

- Mitglieder: H. Luginbühl, Stadtbuchhalter, Bern (gestorben 13.11.1963)
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

Im Jahre 1963 hat sich der regelmässige Linienverkehr im Rahmen des Vorjahres gehalten, dagegen weist der gewerbsmässige Bedarfsverkehr eine erhebliche Zunahme auf. Grund dafür sind die erstmals während der Sommermonate ab Bern Richtung Spanien ausgeführten Charterflüge einer auswärts domizilierten Fluggesellschaft mit modernen grösseren Passagierflugzeugen.

Der gewerbsmässige Lokalverkehr hielt sich im Rahmen des Vorjahres, wegen die Schulungs- und Privatflüge leicht zurückgegangen sind, eine Folge des ungünstigen Sommerwetters.

Im Segelflug ist erneut die schon im Vorjahr beachtliche Zahl an Flügen erreicht worden.

Flugplatzbetrieb

Der Flugplatzbetrieb umfasste 1963 die Abteilungen:

Flugpolizei und Fluginformation
Flugsicherung
Technischer Service
Platz- und Gebäudeunterhalt
Autobetrieb und Kursfahrten

Diese Aufgaben wurden von sechzehn Beamten und Angestellten erledigt, wovon vier allein im Dienste der Flugsicherung und Fluginformation standen. Die drei Beamten der Flugpolizei waren, soweit der Polizeidienst dies gestattete, auch als Piloten und Fluglehrer tätig.

Flugplatzanlagen

Mitte Sommer ist das neu erstellte Flugplatzhotel und Restaurant dem Betrieb übergeben worden. Der Bau ist gut gelungen und findet allgemein Anerkennung.

Im Zusammenhang mit diesem Neubau, der wegen Schwierigkeiten mit dem Grundwasser weniger tief in den Boden gebaut werden konnte, als ursprünglich vorgesehen, musste der Kontrollturm um 2,40 m aufgestockt werden.

Diese Aufstockung war erforderlich, weil sonst den Turmbeamten die Sicht auf das nordwestliche Pistenende durch das Hotelgebäude verdeckt worden wäre. Gleichzeitig ist der Arbeitsraum im Kontrollturm auf drei Arbeitsplätze erweitert worden, eine Massnahme, die sich infolge des stark gestiegenen Flugverkehrs mit Funkleitung aufdrängt, weil deswegen immer häufiger mehrere Beamte eingesetzt werden müssen. Die Hartbelagpiste hat infolge der anhaltenden Kälte 1962/63 nach der Schneeschmelze an verschiedenen Stellen Aufwrfungen gezeigt, die sich jedoch nach Eintritt wärmerer Witterung innert weniger Wochen von selbst wieder ausgeglichen haben, so dass kostspielige Reparaturen nicht notwendig waren.

Die während des Winters 1962/63 recht häufigen Schneefälle hatten zur Folge, dass in zahlreichen Fällen Schneeräumungsarbeiten ausgeführt werden mussten, wofür die Gemeinde Belp die Geräte in entgegenkommender Weise an uns ausmietete. Weil der Flugplatz noch keine eigene Ausrüstung für Schneeräumung besitzt, war diese Abmachung der einzig gangbare Weg. Da diese Geräte aber erst nach Beendigung der Strassenräumung erhältlich sind, musste deshalb die entsprechende Wartezeit bis zur Öffnung der Piste in Kauf genommen werden. Die entsprechend länger dauernde Sperrung des Flugplatzes war zu verantworten, da während des Winters kein regelmässiger Fluglinienverkehr herrschte.

Die Rasenpiste konnte nach längerem Unterbruch, der durch die Planierungsarbeiten bedingt war, auf Mitte Sommer 1963 dem Flugbetrieb übergeben werden. Diese Piste wird im Schulungsbetrieb stark benützt und ist jetzt in tadellosem Zustand.

Nach Eröffnung des neuen Hotels wurde diesem vorgelagert ein grosser Zuschauerplatz geschaffen und durch einen soliden Drahtgeflechtzaun von der Piste und den Rollwegen abgeschrankt. Die Arbeiten für einen Autoparkplatz und für die Instandstellung des Strassenstückes vom Augut nach den Flugplatzgebäuden konnten im Berichtsjahr noch nicht begonnen werden.

Seit Jahren haben wir auf dem Belpmoos zu wenig Platz für das Einstellen von Flugzeugen. Dieser Raummangel wirkt sich immer nachteiliger aus, können doch neue Interessenten, die ihre Flugzeuge in Bern einstellen möchten, nicht mehr zugelassen werden. Der Bau von Einstellhangars ist äusserst dringlich geworden und kann nicht weiter hinausgeschoben werden.

Wegen der zu kleinen Ausmasse der Abstellplätze und der grossen Zahl auf dem Flugplatz domizilierter und Bern anfliegender Flugzeuge besteht auch ein akuter Mangel an Abstellplätzen mit Hartbelag. Die meisten Leichtflugzeuge müssen deshalb auf dem Naturboden abgestellt werden, was bei nassem Wetter und aufgeweichtem Terrain immer mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden

ist und den Einsatz zusätzlicher Arbeitskräfte für das Ein- und Aushallen erfordert, ohne dass diese Mehrarbeit von irgendeiner Seite vergütet würde.

Flugpolizei und Fluginformation

Der Dienst der Flugpolizei wurde durch drei Beamte versehen und erfuhr gegenüber dem Vorjahr keine Änderung.

Dem Fluginformationsdienst, der bis dahin von der Flugpolizei und den Kontrollturmbeamten betreut wurde, ist während der Sommermonate eine weitere Arbeitskraft zugeteilt worden. Dadurch wurden die Beamten der Flugpolizei wesentlich entlastet und konnten in vermehrtem Masse dem Flugdienst zur Verfügung gestellt werden.

Flugsicherung

Die starke Zunahme des Flugverkehrs im vergangenen Jahr hat die Einstellung eines dritten Verkehrsleiters erfordert. Folgende Zahlen, die wir aus dem Jahresbericht 1963 der Radio-Schweiz AG über den Flugsicherungsdienst auf dem Flughafen Bern-Belp entnommen haben, geben Auskunft über die Verkehrsvorgänge:

Mit Radiotelefonie bediente Luftfahrzeuge: 23 907 (1962: 15 331). Zunahme gegenüber dem Vorjahr: 55,9%. Blindflugverkehr: 1838 Bewegungen (1396). Zunahme 31,66%. Grösste Verkehrsdichte: 30. Juli mit 309 der Verkehrsleitung unterstehenden Bewegungen.

Die Aufstockung des Kontrollturmes erfolgte während der Zeit vom 16. April bis 18. Mai 1963 und musste ohne Unterbrechung des Kontrollturmdienstes durchgeführt werden.

Die Peilversuche mit dem UKW-Peiler, dessen Antenne in der Nähe des Tarmac aufgestellt wurde, haben brauchbare Resultate ergeben. Im Laufe des Frühjahres 1964 wird noch ein weiterer Standort auf dem Dache des Kontrollturmes ausprobiert, welcher geringere Installations- und Betriebskosten aufweisen würde.

Die Betriebsaufnahme mit der neuen Sende- und Empfangs-Anlage in Märchlingen kann anfangs Sommer 1964 erwartet werden; auch ist im Turm ein neues Kontrollpult installiert worden.

Wetterdienst

Meldungen über Wetterbeobachtungen wurden täglich neunmal von April bis Ende September an die Flugwetterwarte Zürich durchgegeben. Diese Meldungen werden jeweils vom Informationsdienst im Aero-Code abgefasst und mittels Fernschreibers übermittelt.

Die längst erwünschte Anschaffung eines Faksimileschreibers für die Übermittlung aktueller Wetterkarten musste wegen fehlender Mittel wiederum zurückgestellt werden. Für den zukünftigen Liniendienst ab Bern ist ohne diese Apparatur aber nicht auszukommen.

Flugplatzservice

Der Abfertigungsdienst (Groundhandling) der ankommenden und abfliegenden Flugzeuge und Passagiere des Linien-, Charter- und teilweise des Privatverkehrs erlangte durch die neu eingeführten Charterflüge der Globe Air nach Palma de Mallorca vermehrte Bedeutung. Die Abfertigung der Maschinen der Globe Air vom Typ Handley-Page Dart Herald 200 mit fünfzig Sitzplätzen wickelte sich grösstenteils an Sonntagen ab, was erhebliche personelle Probleme aufwarf. Die Abfertigung des Linienverkehrs der Swissair nach Zürich während der Sommerflugplanperiode 1963 erfolgte auf Grund des günstigen Flugplanes während der normalen Bürozeit, so dass hier die personelle Besetzung kaum Schwierigkeiten bot. Empfindlich war der Mangel an geeigneten Bodenabfertigungsgeräten (z. B. Treppen, Gepäckwagen, sog. Groundpower Unit usw.) zu verspüren. Derartige Geräte sind für einen speditiven und reibungslosen Bodenabfertigungsdienst unbedingt notwendig. Einmal mehr machte sich der Mangel an geeigneten Räumlichkeiten für die Passagierabfertigung bemerkbar. Die Zollabfertigung der ankommenden Passagiere, z. B. Gruppen von fünfzig Passagieren der Globe Air, erfordert grössere und zweckmässigere Räume, als die vorhandenen es sind. Dasselbe gilt für die abfliegenden Fluggäste. Es existiert auch kein eigentlicher Warteraum.

Im Einvernehmen mit den Zollorganen wurde das alte Restaurant als Zollraum umgestaltet und die räumliche Trennung von Ankunft und Abflug vorgenommen. Diese provisorische Lösung hat sich als günstig erwiesen.

Die Shell Switzerland hat beim Abstellplatz eine stationäre Betankungsanlage für Kerosen eingerichtet. Diesem Flugtreibstoff kommt insofern vermehrte Bedeutung zu, als ihn die heute mehr und mehr in Erscheinung tretenden Turbopropflugzeuge benötigen.

Die zollamtliche Abfertigung vermochte, wie im Vorjahr, wiederum nicht zu befriedigen; ein Zollbeamter musste oft mehrmals täglich in der Stadt oder ausserhalb der Bürozeit sogar in weit entfernten Aussenquartieren und Vorortsgemeinden abgeholt und wieder zurückgefahren werden. Die finanziellen Aufwendungen der Alpar für diese Dienste sind daher beträchtlich. Zufolge dieser unbefriedigenden Lösung müssen oft Passagiere und Piloten, hauptsächlich von Privatmaschinen, welche aus dem Ausland kommen, ungebührlich lange auf die Zollabfertigung warten. Als Normalzustand ist die ganztägige Stationierung eines Zollbeamten auf dem Flughafen während der verkehrsreichen Sommermonate anzustreben.

Die Hangars der Alpar waren ständig voll besetzt, nämlich durch:

Alpar	12 Motorflugzeuge, 11 Segelflugzeuge,
Privatbesitzer	23 Motorflugzeuge, 1 Segelflugzeug,
Heliswiss	4 Helikopter, zeitweise mehr
	(Totalbestand 9)

Zudem wurden wiederum zahlreiche Passantenflugzeuge vorübergehend hangariert. Der Mangel an Hangarraum machte es oft nötig, Flugzeuge während der Nacht im Freien zu belassen.

Der Autozubringerdienst Stadt-Flughafen und zurück wurde wiederum für die Swissair während der Sommerflugplanperiode durchgeführt. Zusätzlich erfolgten zahlreiche Fahrten für Flughafenbesucher von und zur Stadt, hauptsächlich an Wochenenden.

Luftverkehr Bern-Belpmoos

A. Linienvverkehr

Die Swissair hat den regelmässigen Zubringerdienst zwischen Bern und Zürich vom 13. Mai bis 30. September 1963 täglich mit zwei Kurspaaren versehen. Mit einer ungefähr einstündigen Vorverschiebung des Abendkurses Bern-Zürich wurde dieser Streckendienst praktisch gleich geflogen wie im Vorjahr. Die von früher her bekannte Beschränkung des Abfluggewichtes der DC-3 in Bern auf maximal achtzehn Passagiere (bei 27 verfügbaren Sitzen) wirkte sich natürlich wiederum ungünstig auf das Verkehrsergebnis aus. Der Flugplan war in befriedigender Weise auf die Anschlüsse von und nach Zürich ausgerichtet, so dass die Zahl der Transitreisenden auch in diesem Jahr gross war. Die Regelmässigkeit war wiederum gut. Von den total achtzehn Ausfällen waren

drei durch ungenügende Wetterminima in Bern bedingt, in den andern Fällen war die Swissair nicht in der Lage, das Flugmaterial zu stellen (Entzug des Flugzeuges vom Berner Streckendienst für andere Einsätze oder zufolge technischer Störung).

Zahlen des Linienverkehrs 1963:

Strecken-Nr.	Strecke und Flugplan	Geführte Kurse	Beförderte Passagiere	Beförderte Fracht
010	ZH ab 10.15 BE an 10.55	135	1760	23 945
011	BE ab 11.20 ZH an 12.00	135	2321	7 015
012	ZH ab 13.35 BE an 14.15	138	2510	10 882
015	BE ab 16.25 ZH an 17.05	138	2249	11 458
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		546	8840	53 300
	1962:	561	9085	60 828
	Durchschnittliche Platzbelegung	67 %	(1962: 69 %)	
	Kursausfälle	3 %	(1962: 7 %)	
	Regelmässigkeit	97 %	(1962: 98,5 %)	

B. Gewerbsmässiger Bedarfsverkehr

Dieser Flugbetriebszweig beginnt sich nun auch in Bern unter Einsatz moderner, für kurze Pisten geeigneter Flugzeuge zu entwickeln. Durch den Einsatz der fünfzigplätzigigen Turbopropflugzeuge Dart Herald der Globe Air nahm Bern erstmals am direkten Charterflugbetrieb ins Ausland mit grösseren Flugzeugen teil, was sich an der sprunghaften Zunahme der Passagierzahlen deutlich abzeichnet. Es wurden von der Globe Air total 47 Charterflüge nach und von Palma mit 1649 Passagieren durchgeführt, von denen allerdings einzelne mit einer technischen Zwischenlandung in Genf verbunden werden mussten.

Die heutige Hartbelagpiste von 1200 m Länge genügt leider nicht, dieses Flugzeug auf Direktstrecken wie Bern-Palma voll auszulasten (Beschränkung des Abfluggewichtes analog DC-3).

Auch der Bedarfsfrachtverkehr hat sich gegenüber dem Vorjahr stark erhöht und sich beinahe verdreifacht.

Zahlen des Bedarfsverkehrs:

Anzahl der Bewegungen	1783 (1962: 1468)	Zunahme 21 %
Beförderte Passagiere	4223 (1962: 1801)	Zunahme 135 %
Beförderte Luftfracht	41 t (1962: 14 t)	Zunahme 195 %

C. Nichtgewerbsmässiger Verkehr und Privatflugbetrieb

Dieser Flugbetriebszweig ist mit rund 60 000 Bewegungen praktisch gleich geblieben wie im Vorjahr. An diesem Ergebnis dürften vor allem die schneereichen Wintermonate und das ungünstige Flugwetter im Sommer schuld sein. In der Flugschulung ist eine Zunahme von rund 2500 Bewegungen zu verzeichnen, während die Anzahl der Luftamtflüge von rund 6000 Bewegungen im Vorjahr auf 3500 zurückgegangen ist. Das Militär hat den Flughafen Bern mit fast 2000 Bewegungen benützt gegenüber rund 1500 im Vorjahr.

Zahlen dieses Verkehrs siehe im Anhang «Verkehrsausweis 1963».

Flugbetrieb der Alpar

A. Motorflug

Der Schulungs- und der gewerbsmässige Motorflugbetrieb wurden mit sechs eigenen und acht Reservepiloten durchgeführt. Die Heranziehung von nicht fest angestellten Aushilfpiloten im Bedarfsfall (Wochenendrundflugbetrieb, Gletschereinsatz, fliegerische Vorschulung) hat sich auch dieses Jahr bewährt.

Allerdings sind die Flugstunden im gewerbsmässigen Einsatz zurückgegangen, wobei alle Sparten mitbeteiligt sind, besonders aber der Flugtaxibetrieb. In der Schulung, im Training (Flugzeugvermietung) und im Schleppflug sind die Leistungen praktisch gleich geblieben wie im Vorjahr.

Wir verweisen für Details auf die Zahlen im Anhang «Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes».

B. Segelflug

Im Segelflug waren ausser dem fest angestellten Cheffluglehrer noch elf nebenamtliche Segelfluglehrer tätig. In praktisch gleich vielen Starten wie im Vorjahr wurden aber bedeutend weniger Flugstunden erreicht als 1962. Der Grund liegt vor allem in den für Dauerflüge ungünstigen Wetterlagen des Sommers 1963.

Die Regelung mit einer Pauschalpreisschädigung für Trainingsflüge wurde beibehalten und hat bei den Piloten Anklang gefunden.

Zahlen im Anhang «Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes».

C. Schüler und Brevets

In der Fliegerschule der Alpar wurden die Leistungen des Vorjahres leicht verbessert. Folgende Aufstellung gibt eine Übersicht über die in Ausbildung gestandenen Flugschüler und die abgelegten Brevets:

	1963	1962
Motorflug:		
Privatschüler	23	31
Schüler des Bundesprogrammes	88	60
Total Motorflugschüler	111	91
Privatpilotenbrevets	27	26
Fluglehrerausweise	2	1
Berufspilotenausweise	3	4
Blindflugbrevets	4	5
Radiotelefoniebrevets	12	12
Nachtflugausweise	9	9
Akrobatikbrevets	17	3
Total Flugbrevets	74	60
Segelflug:		
Privatschüler	117	83
Schüler des Bundesprogrammes	35	44
Total Segelflugschüler	152	127
Führerausweise für Segelflieger	31	27
Fluglehrerausweise	1	1
Akrobatikausweise	1	-
Wolkenflugausweise	2	-
Total Segelflugausweise	35	28

Flugzeugpark

Auf Ende 1963 verfügte die Alpar über folgenden Flugzeugpark:

Motorflugzeuge:

- 1 Twin-Bonanza 50 H, 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)
- 1 Piper Super-Cub PA-18, Hochdecker, 1 Passagier, ausgerüstet für
Gletscherlandungen (Ski),
Motor: Lycoming 150 PS (HB-ORK)
- 2 Piper-Cub J3C, Hochdecker, 1 Passagier je, Schulflugzeuge,
Motor: Continental 90 PS (HB-OSW und HB-OIA)
- 3 Piper-Cub J3C, Hochdecker, 1 Passagier je, Schulflugzeuge,
Motor: Continental 65 PS (HB-ALP, HB-OWV und HB-OWZ)
- 1 Bücker-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 im Berichtsjahr 1963 durchschnittlich 22 Angestellte, davon 3 für den technisch-administrativen Dienst, 13 Fachspezialisten für den Unterhalt von Flugzeugen, Helikoptern, IERA-Geräten, Fallschirmen, Fahrzeugen, Platz- und Gebäudeunterhalt usw.

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, Teilrevisionen und Reparaturen an:

- 12 alpareigenen Flugzeugen
- 3 Luftamtflugzeugen
- 32 Kundenflugzeugen mit vertraglichem Unterhalt

- 30 Flugzeugen für gelegentlichen Unterhalt
- 9 Helikoptern
- 14 Fahrzeugen und verschiedenen Betriebsgeräten
- 11 Segelflugzeugen

An Motorflugzeugen und Helikoptern wurden 180 periodische Kontrollen ausgeführt. Eine eindeutige Spezialisierung des Fachpersonals ist in unserem relativ kleinen Betrieb nicht möglich, da es sich bei vorerwähnten Motorflugzeugen und Helikoptern um über 30 verschiedene Typen handelt.

2. Spezialaufträge:

- 18 Totalrevisionen von Flugmotoren
 - 1 Totalrevision an Flugzeugzelle
 - 1 Reparatur an Flugzeugzelle (HB-OIA)
 - 1 Reparaturaufbau von 1 Helikopter
 - 1 Reparatur an Flugzeug Pilatus Porter
 - 4 600-Stunden-Revisionen an Helikoptern
- 10 Neuinstallationen von Funkgeräten in Kundenflugzeugen, ferner Anfertigung einer Skivorrichtung für Flugzeug Beagle; Teilanfertigung einer hydraulischen Einziehvorrichtung für Circarama-Kamera bei Turbohelikopter; Magnaflux- und Zyglorisskontrollen für auswärtige Firmen; Falten von Schleudersitzfallschirmen im Auftrage des Bundes; Begleitung der Heliswiss-Helikopter auf auswärtigen Einsätzen durch Spezialisten und Hilfskräfte.

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

- Durchführung technischer Kontroll- und Abnahmeflüge. Handling der Swissair-Kursflugzeuge und solcher des Charterverkehrs.
- Technische Abfertigung und Betankung fremder Flugzeuge.
- Zusammenbau elektronischer Prüfgeräte.
- Unterhalt der Betriebseinrichtungen.
- Flugplatz- und Gebäudeunterhaltsarbeiten.
- Fahrdienst für die Beförderung von Zollbeamten und Taxifahrten.

Für den Unterhalt und Betrieb der neuen Turbohelikopter der Heliswiss besuchten vier Fachspezialisten einen Kurs für Bell-204B-Unterhalt bei der Herstellerfirma Giovanni Agusta in Gallarate, Italien.

Durch auftretende Spitzen im Arbeitsvolumen und infolge Personalmangels leistete das technische Personal im Berichtsjahr 2800 nicht kompensierbare

Überstunden. Lücken entstanden insbesondere durch das Austreten des Werkstättechefs und zweier erfahrener Fachspezialisten.

Die vorgesehene definitive Heizung für ein Abteil der Werft konnte infolge Terminen für den Winter 1963/64 nicht realisiert werden. Als Provisorium wurde im Eigenbetrieb ein durch Plastic abgetrenntes Abteil geschaffen, welches durch 2 Warmluftgeräte aufgeheizt wurde. Die veralteten, zum Teil ungenügenden Werkstätten sowie das Fehlen eines zentralen Werkzeug- und Ersatzteilmagazins wirken sich auf die Entwicklung des technischen Betriebes stark nachteilig aus. Die bestehenden Anlagen müssen, um den wachsenden Betrieb aufrechterhalten zu können, wie seit Jahren geplant und gefordert, unbedingt erweitert und modernisiert werden.

Verwaltung

Am 27. Juni 1963 wurde in Bern die 15. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre unter dem Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrates durchgeführt. Es waren 17 Aktionäre mit 4287 Aktienstimmen zugegen. Gemäss den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle wurden Jahresbericht und Jahresrechnung für 1962 einstimmig genehmigt, Verwaltung und Direktion Entlastung erteilt und anstelle des Anfang des Jahres verstorbenen Herrn Th. Stoffer neu in den Verwaltungsrat als Vertreter der Stadt Thun gewählt Herr Gemeinderat Max Brenner, Vorsteher des Bauwesens.

Im Berichtsjahr ist der Verwaltungsrat viermal zusammengetreten, während der Verwaltungsratsausschuss drei Sitzungen abgehalten hat. Fragen der Neufinanzierung der Gesellschaft, der Sicherung des Luftverkehrsanschlusses sowie baulicher Massnahmen im Belpmoos standen im Vordergrund der Beratungen der Verwaltungsbehörden.

Am 21. November 1963 hat Herr W. Hörning sein Mandat als Präsident des Verwaltungsrates niedergelegt. Sein Rücktritt erfolgte nach einer 13 Jahre andauernden Amtszeit, während welcher er sich aktiv für die Interessen der Gesellschaft und für die weitere Entwicklung des Luftverkehrs eingesetzt hat. Um das Flugwesen hat Herr Hörning sich grosse Verdienste erworben, und die Alpar dankt ihm für seinen Einsatz während vieler Jahre.

Am 13. November 1963 ist leider Herr alt Stadtbuchhalter H. Luginbühl nach schwerer Krankheit gestorben. Herr Luginbühl gehörte der Kontrollstelle seit dem Jahre 1953 an, wo er ein ausserordentlich geschätzter Mitarbeiter war. Dank seiner grossen Erfahrung in Buchhaltungsfragen konnte er viele ausgezeichnete

Ratschläge erteilen, auch hat er immer mit äusserster Gewissenhaftigkeit seines Amtes gewaltet. Wir werden seiner stets ehrend gedenken.

Die Propaganda beschränkte sich im Berichtsjahr auf Inserate für die Fliegerschule in der «Aero-Revue» und für unsere Geschenkgutscheine in der Tagespresse. Vor Weihnachten haben wir in einem Swissair-Schaufenster im Hauptbahnhof für die Geschenkgutscheine geworben, und an der Bernischen Ausstellung BEA waren wir erneut vertreten.

Finanzielles

Die im Jahre 1961 erstmals erfolgte Neugruppierung der Jahresrechnung im Flugplatzbetrieb einerseits und Flug- und technischen Betrieb andererseits wurde auch im Berichtsjahr beibehalten. Diese Rechnungsaufteilung hat sich im grossen und ganzen bewährt, wenn auch zu sagen ist, dass die Aufteilung von Rechnungspositionen, welche beiden Betriebsteilen gemeinsam sind, gewissen Schwierigkeiten begegnet. Diese können erst endgültig behoben werden, wenn eine völlige Trennung beider Betriebe erfolgt sein wird.

Das Betriebsergebnis war auch im Berichtsjahr unbefriedigend, nicht nur die Abteilung Flugplatzbetrieb war defizitär, sondern auch die Abteilung Flug- und technischer Betrieb, wo infolge verschiedener Umstände ausserordentliche Kosten erwachsen sind.

Gestützt auf ein Gutachten des kantonalen und des städtischen Finanzinspektors wurde eine Eingabe an Kanton und Stadt gerichtet mit dem Ersuchen um Gewährung von zusätzlichen Beiträgen zur Deckung des Nachholbedarfs an Abschreibungen und der Ausgabenüberschüsse der Jahre 1959 bis 1962.

Dem eingereichten Gesuch ist von seiten des Kantons im Mai 1963 auf Grund eines vom Grossen Rat genehmigten Berichts und Antrages der Regierung entsprochen worden. Es sei auch hier dem Regierungsrat und den massgebenden Stellen in der kantonalen Verwaltung für die gewährte Hilfe der Dank der Alpar ausgesprochen.

Das an die Einwohnergemeinde Bern eingereichte Gesuch konnte im Berichtsjahre in den Räten noch nicht behandelt werden. Es ist jedoch eine Vorlage in erweiterter Form und mit Berücksichtigung des Abschlusses für 1963 im neuen Jahr vorgelegt und durch den Gemeinderat und den Stadtrat genehmigt worden. Die finanzielle Lage der Gesellschaft hat durch die zusätzlichen Leistungen der öffentlichen Hand eine wesentliche Verbesserung erfahren, wird sich aber erst

dann auf die Dauer bessern, wenn es gelingt, für die erheblichen Kosten des Flugplatzbetriebes, der Flugsicherung und der Flugpolizei vollständige Deckung zu erhalten. Die Abtrennung des Flugplatzbetriebes kann eine in dieser Richtung gehende Lösung darstellen, wenn die Kosten dieses Betriebes künftig vollständig von der öffentlichen Hand getragen werden.

Ausblick

Vor Jahresfrist wurde an dieser Stelle darauf hingewiesen, es könne erst in einem späteren Zeitpunkt über die neuen Vorschläge zur Sicherung des Anschlusses von Bern an das internationale Flugliniennetz berichtet werden. Darüber ist in allerletzter Zeit in der Presse und in den Räten berichtet worden. Wir können uns deshalb hier mit der Feststellung begnügen, dass wohl für 1964 kein regelmässiger Luftverkehrsanschluss besteht, ein solcher aber auf erheblich erweiterter Grundlage für 1965 verwirklicht werden kann. Mit modernen Turbopropflugzeugen für vierzig bis fünfzig Passagiere sollen von Bern aus wiederum direkte Auslandslinien befliegen werden, wie dies bis 1958 der Fall war, als die Swissair mit DC-3-Flugzeugen die Linie London-Bern mit gutem Erfolg bediente.

Für 1964 dürfen wir festhalten, dass die im Berichtsjahr erstmals ab Bern geführten Charterflüge ins Ausland eine erhebliche Ausweitung erfahren werden. Mit einer weiteren Zunahme dieser Charterflüge darf gerechnet werden, sobald die Flugsicherungseinrichtungen den Anforderungen angepasst und insbesondere die Piste und die Abstellplätze sowie die dringliche Modernisierung von Hochbauten erfolgt sein wird. Für die Verwirklichung dieser Projekte in naher Zukunft scheinen heute gute Voraussetzungen zu bestehen, weil sich die Auffassung durchgesetzt hat, dass der Flugplatz Belpmoos noch für längere Jahre für den Linienverkehr mit modernen Passagierflugzeugen in beschränktem Umfang verwendet werden kann, wenn er entsprechend ausgebaut wird. Es werden eben noch Jahre vergehen, bis ein neues Flugplatzprojekt ausgeführt werden kann. Bis dahin kann ein ausgebauter Flugplatz Belpmoos gute Dienste leisten, selbst unter den durch die topographischen Verhältnisse bedingten Einschränkungen.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Generalversammlung der Aktionäre werden folgende Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet:

1. Genehmigung von Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1963 ;
2. Vortrag der Verlustsaldi 1962 und 1963 auf neue Rechnung ;
3. Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, 4. September 1964

Namens des Verwaltungsrates der
ALPAR
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

M. Wirz

Der Direktor:

H. Aeschbacher

Flugplatz Bern
Verkehrsausweise 1963

	Bewegungen	Anzahl Passagiere	Fracht
<i>A. Linienverkehr</i>	546	8 840	53 300 kg
1962	(561)	(9 085)	(60 828 kg)
<i>B. Gewerbmässiger</i>			
<i>Bedarfsverkehr</i>			
Transportflüge	647 (534)	2 659 (638)	41 160 kg
Rundflüge	928 (812)	1 429 (1076)	
Andere Flüge gegen Entgelt	208 (122)	135 (48)	55 kg
<i>C. Nichtgewerbmässiger Verkehr</i>			
Privatflüge	19 422 (18 164)	8 381 (7152)	—
Schulungsflüge	24 655 (22 150)	—	—
Militärflüge	1 990 (1 544)	—	—
Luftamtflüge	3 529 (5 941)	571 (433)	—
Segelflüge	10 362 (11 910)	—	—
Übrige Flüge (unproduktiv)	421 (529)	141 (125)	—
Total	62 708	22 156	94 515 kg
1962	62 267	18 557	74 795 kg
1961	49 999	16 570	58 090 kg

Betriebsrechnung für das Jahr 1963

I. Flugplatzbetrieb

Einnahmen

	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren	101 441.40
2. Fluggolizei, Flugsicherung und Fluginformation	24 750.—
3. Technischer Platzservice und Autobetrieb	99 411.45
4. Beiträge Stadt und Kanton Bern	225 000.—
5. Ausgabenüberschuss	74 074.12
	<u>524 676.97</u>

Ausgaben

1. Flugplatzbetrieb und Pacht	109 297.05
2. Fluggolizei, Flugsicherung und Fluginformation	144 472.05
3. Technischer Platzservice und Autobetrieb	133 292.95
4. Verwaltungskosten und Abschreibungen	137 614.92
	<u>524 676.97</u>

II. Flug- und technischer Betrieb

Einnahmen

1. Flugbetrieb	564 486.50
2. Technischer Betrieb	319 782.50
3. Diverse Einnahmen	21 169.03
4. Ausgabenüberschuss	162 479.99
	<u>1 067 918.02</u>

Ausgaben

1. Flugbetrieb	750 788.77
2. Technischer Betrieb	317 129.25
	<u>1 067 918.02</u>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1963

Verlustvortrag per 31.12.62	157 697.05	
Flugplatzbetrieb		
Ausgabenüberschuss	74 074.12	
Flug- und technischer Betrieb		
Ausgabenüberschuss	162 479.99	
Abschreibungsrückstände	121 300.20	
Sonderbeitrag Kanton	221 450.—	
Verlustvortrag per 31.12.63	294 101.36	
	<u>515 551.36</u>	<u>515 551.36</u>

Bilanz per 31. Dezember 1963

Aktiven

	Fr.	Fr.
Kasse		7 468.75
Postscheck		152 594.55
Banken		37 119.75
Wertschriften		22 392.80
Flugzeugpark ¹		403 685.85
Automobile ²		28 435.70
Maschinenpark ³		81 351.—
Büroeinrichtungen, Mobiliar ⁴		29 400.—
Tankanlage		761.45
Fluzeughallen ⁴		167 534.75
Funkeinrichtungen ⁵		44 075.20
Betriebsstoffvorräte		37 090.60
Debitoren	315 612.02	
Transitorische Aktiven	<u>26 968.40</u>	342 580.42
Verlustvortrag 1963		<u>294 101.36</u>
		<u>1 648 592.18</u>

Passiven

Kapital		565 000.—
Banken		212 074.45
Darlehen und Hypotheken		173 460.—
Kreditoren	554 633.48	
Transitorische Passiven	<u>22 124.05</u>	576 757.53
Abschreibungsrückstellung		121 300.20
		<u>1 648 592.18</u>

Versicherungswerte:

- ¹ 659 000
- ² 32 500
- ³ 300 000
- ⁴ 213 100
- ⁵ 75 000

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 übertragenen Mandates als ordentliche Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Bilanz mit zudienender Betriebs- und Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1963 einer Prüfung unterzogen, mit der bereinigten Buchhaltung verglichen und in Übereinstimmung befunden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung, umfassend den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1963, schliesst wie folgt ab:

Ausgabenüberschuss der Betriebsrechnung	Fr. 236 554.11
Abschreibungsrückstand	Fr. 121 300.20
	<u>Fr. 357 854.31</u>
abzüglich Sonderbeitrag des Kantons Bern	Fr. 221 450.—
Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung	Fr. 136 404.31
Verlustvortrag aus dem Jahre 1962	Fr. 157 697.05
Passivsaldo per 31. Dezember 1963 (Bilanz)	<u>Fr. 294 101.36</u>

Mit dem auf neue Rechnung vorgetragenen Passivsaldo erhöht sich die Bilanzsumme nach richtiger Übernahme der Bestände des Vorjahres auf Fr. 1 648 592.18.

Die Abrechnungen für alle Sparten gehen gleichlautend aus der hierüber ordnungsgemäss geführten Buchhaltung hervor. Die im Abschluss für das Jahr 1962 verbuchten Abschreibungen von Fr. 115 000.— sind in der vorgesehenen Verteilung verwendet worden. Wir schlagen Ihnen vor, dass in Zukunft alle Abschreibungen im entsprechenden Geschäftsjahr direkt verbucht werden.

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 1963 zu genehmigen und dem Verwaltungsrat und dessen Organen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 2. September 1964

Die Kontrollstelle:

W. Schenk

F. Brignoni

Jahresleistungen

des Alpar-Jahresbetriebes 1963
(in Klammern Zahlen des Jahres 1962)

A. Motorflug

1. Werk- und gewerbmässige Flüge

	Starte	Flugstunden	Passagiere
a) Rundflüge	409 (581)	148.25 (214.34)	1005 (1480)
b) Gletscherflüge	834 (1125)	173.03 (207.15)	802 (885)
c) Taxiflüge	245 (370)	184.40 (347.28)	347 (546)
d) Photoflüge	54 (45)	33.53 (59.34)	52 (45)
e) Werkflüge	163 (252)	54.50 (37.25)	- (-)
Total	1705 (2373)	594.51 (866.16)	2206 (2956)

Anzahl Passagierstunden: 982.09 (1497.39)

2. Sportflug und Schleppflüge

	Starte	Flugstunden
a) Schulflüge	11 583 (9661)	1536.09 (1560.42)
b) Trainingsflüge	2 647 (3404)	1040.30 (1049.15)
c) Schleppflüge	2 875 (3003)	372.26 (379.44)
Total a bis c	17 105 (16 068)	2949.05 (2989.41)

B. Segelflug

	Starte	Flugstunden
a) Schulflüge	3816 (3727)	566.32 (554.05)
b) Trainingsflüge	1365 (2228)	1106.21 (1670.08)
Total a und b	5181 (5955)	1672.53 (2224.13)

Streckenflüge Segelflug: 46 Flüge mit 3909 Streckenkilometern
(39 Flüge mit 2639 Streckenkilometern)