



ALPAR

FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG
BERN

SECHSUNDDREISSIGSTER

JAHRESBERICHT

1964

Organe 1964

Verwaltungsrat

Präsident:	*M. Wirz, dipl. Bauing., Bern
Vizepräsident:	*H. Huber, Regierungsrat, Bern
Mitglieder:	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
	W. Hörning, Kaufmann, Bern
	Dr. K. Kohli, Direktor, Ostermundigen
	F. Moser, Regierungsrat, Bern
	H. Morgenthaler, Gemeinderat, Bern
	Ch. Parisod, Geschäftsführer, Bern
	*Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern

* Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle

Mitglieder:	F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern
	O. Moser, Finanzinspektor, Bern
Ersatzmann:	E. Müller, Adjunkt des Stadtbuchhalters, Bern

Direktion

Direktor:	Dr. H. Aeschbacher, Bern
Vizedirektor und Flugplatzchef:	Hch. Pfändler, Bern

Einleitung

Erstmals seit 15 Jahren ist Bern 1964 ohne Fluganschluss geblieben, weil die Swissair den DC3 Ende 1963 aus dem Linienverkehr endgültig zurückzog und andere neue Vorschläge für die Bedienung von Bern sich innert nützlicher Frist nicht verwirklichen liessen.

Der Bedarfsverkehr Richtung Spanien hat erneut eine erfreuliche Steigerung zu verzeichnen, ebenso der gewerbsmässige Lokalverkehr, wogegen die Privatflüge etwas zurückgegangen sind. Der Segelflugbetrieb dagegen hat recht erheblich zugenommen.

Flugplatzbetrieb

Im Betriebsjahr umfasste der Flugplatzbetrieb folgende Abteilungen:

Flugpolizei

Flugsicherung

Technischer Service, Betriebsstoffausschank und Flugzeugabfertigung

Platz- und Gebäudeunterhalt

Autobetrieb und Kursfahrten

Der Personalbestand von 16 Personen erfuhr keine Änderung, dagegen wurden Massnahmen getroffen, die eine Neuzuteilung von Aufgaben bezwecken, sich aber erst im Jahre 1965 voll auswirken.

Flugplatzanlagen

Die Hoch- und Tiefbauten haben im vergangenen Jahr keine Änderung erfahren. Die für 1965 vorgesehene Wiederaufnahme des regelmässigen Linienverkehrs ab Bern erfordert jedoch neu zu schaffende Büroräumlichkeiten für den Zolldienst. Ferner muss für das Personal der Gruppe Flugplatzbetrieb ein Aufenthalts- und Bereitschaftsraum erstellt werden. Mit den Umbauten und Renovationen in der alten Restaurantbaracke zwecks Einrichtung von Zollabfertigungs- und Büroräumlichkeiten ist bereits begonnen worden.

Durch verschiedene Anpassungs- und Reparaturarbeiten wurden die Diensträume für die abfliegenden und ankommenden Passagiere soweit möglich verbessert. In der Baracke «Ankunft» musste durch einen kleinen Holzanbau der ungenügende Raum für die Passagiere vergrössert werden. Die Trennung der abfliegenden und ankommenden Passagiere in zwei verschiedene Baracken hat sich betrieblich als

vorteilhaft erwiesen. Trotz der relativ guten Eignung der Abfertigungsräumlichkeiten sind die Anlagen aber sehr dürrig in der Grösse und bedürfen einer baldigen Erneuerung, besonders im Hinblick auf einen regelmässigen Linienverkehr. Die provisorische Barackenlösung muss als Überbrückung beibehalten werden und erfordert weitere Verbesserungen.

Die Pistenanlagen (Hartbelag und Rasen) standen dem Flugbetrieb ganzjährig ohne Unterbruch zur Verfügung. Trotz des milden Winters mussten zu verschiedenen Malen mit fremden Mitteln Schneeräumungsarbeiten durchgeführt werden. Zu diesem Zwecke forderten wir jeweils Schneepflug und Lastwagen der Gemeinde Belp an, die uns aber begreiflicherweise nie die Priorität einräumen konnte. Mit dem zunehmenden Winterflugbetrieb darf die Anschaffung von Schneeräumungsgeräten nicht mehr länger hinausgeschoben werden, da sonst unliebsame Betriebsunterbrüche in Kauf genommen werden müssen.

Die Strasse vom Augut zum Flughafenhotel wurde im Betriebsjahr neu ausgebaut und verbreitert. Es ist zu wünschen, dass die ganze Zufahrtsstrasse von Kehrsatz bis zum Flughafen möglichst bald einer gründlichen Verbesserung und Verbreiterung unterzogen wird. Ein durch die Stadt berechnetes Projekt der neuen Strassenführung vom Augut zur Gürbebrücke wurde einstweilen nicht ausgeführt, weil die Übertragung dieser Aufgabe an den Kanton geprüft wird.

Flugpolizei

Ab April 1964 konnte der Fluginformationsdienst vollständig von der Radio-Schweiz AG übernommen werden. Damit wurden die Beamten der Flugpolizei von einer Aufgabe entlastet, die sie stark an das Büro band. Die Bereitschaft für Massnahmen bei flugpolizeilichen Aktionen kann nun von irgendeiner Stelle des Flughafens aus gewährt werden, was den Einsatz der Flugpolizeibeamten beweglicher gestaltet.

Flugsicherung, Fluginformation und Wetterdienst

Obschon das Jahr 1964 keinen regelmässigen Linienverkehr aufwies, erhöhte sich die Zahl der mit Radiotelephonie bedienten Flugzeuge von 23907 vom Vorjahre um 8% auf 25829.

Der verkehrsreichste Monat war der August mit 3801 Bewegungen, was einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsdichte von 122 Bewegungen entspricht.

Während der Verkehrsleitdienst bereits in den Vorjahren von Beamten der Radio-Schweiz AG durchgehend besetzt war, konnten Fluginformation, Übermittlungsdienst und Wetterausgabe ab Anfang April gänzlich von Angestellten der Radio-Schweiz übernommen werden.

Die stündlichen Aero-Beobachtungen an die Übermittlungszentrale Zürich wurden ab 15. April regelmässig durchgegeben. Ab 1. Dezember erfolgte die Aufnahme des Berner Wetters in das Meteo Suisse, welches wiederum an alle interessierten zivilen und militärischen Stellen weitergeleitet wird.

Der Personalbestand wuchs um 1 Verkehrsleiter und 1 Gehilfin für den Fluginformationsdienst.

Im Juni wurde nach langer Verzögerung das neue Bedienungspult im Kontrollturm montiert. In Märchligen wurden die Räumlichkeiten für die bevorstehende Installation der neuen Sende- und Empfangsanlagen erstellt.

Ab 1. November wurde die neue Radiotelephonie-Frequenz (123,5 Megahertz) in Betrieb genommen. Die frühere Frequenz von 119,7 MHz kann somit gemäss internationaler Norm als allgemeine Überwachungsfrequenz eingesetzt werden. Zur Aufzeichnung der Gespräche auf diesen beiden Kanälen musste ein neues Revox-Tonbandgerät installiert werden.

Mit Unterstützung des Eidgenössischen Luftamtes wurden verschiedene Versuche mit dem UKW-Peiler AD-200 durchgeführt, die aber keine brauchbaren Resultate ergaben. Dadurch konnte die erhoffte Verbesserung der Verkehrsüberwachung nicht gelöst werden, und es sind neue Versuche mit besseren Geräten anzustellen.

Flugplatzservice

Das Chartergeschäft der beiden Basler Gesellschaften Globe Air und Balair erfuhr eine erneute Steigerung. Von Mitte Mai bis Mitte Oktober 1964 wurden rund 100 Charterflüge abgefertigt. Da die Abfertigung dieser Flüge in der Hauptsache auf Sonntage fiel, ergaben sich oft Schwierigkeiten in personeller Hinsicht. Zusätzlich erschwerend wirkte zudem der Umstand, dass mehrmals zwei Chartermaschinen gleichzeitig abzufertigen waren. Diesen Anforderungen waren wir jedoch weder ausrüstungsmässig noch in personeller und räumlicher Hinsicht gewachsen, so dass verspätete Abflüge daraus resultierten.

Im Verlaufe des Jahres 1964 konnten endlich die längst dringend nötig gewordenen Abfertigungsgeräte beschafft werden. Mit der heutigen Ausrüstung kann den Flugesellschaften nun ein einwandfreies und speditives Groundhandling geboten werden, was uns auch eine Preisanpassung der Abfertigungsgebühren ermöglicht hat. Im Benzingeschäft wurde für alle Betankungen das Bestellscheinverfahren eingeführt. Damit wurde die Kontrolle über die Bezüge verbessert und die Verrechnung erleichtert. Die bisherigen Erfahrungen sind gut.

Die zollamtliche Abfertigung war wiederum unbefriedigend, da das Zollamt Bern nach wie vor nicht in der Lage war, während der Hochsaison einen Zollbeamten ganztägig auf dem Flughafen zu stationieren. Unsere Aufwendungen für den Zollzubringerdienst sind ausserordentlich hoch. Aus diesem Grunde musste für die aus dem Ausland einfliegenden und direkt ins Ausland abfliegenden Maschinen eine neue Gebühr von Fr. 10.- eingeführt werden.

Die Flugzeughangars waren ständig gut besetzt durch die Flugzeuge der Alpar, 19 Motorflugzeuge und 1 Segelflugzeug privater Besitzer und durchschnittlich 4 Helikopter der Heliswiss. Für die Hangarierung von Fremdflugzeugen konnte öfters kein Raum mehr zur Verfügung gestellt werden, wodurch diese nachts im Freien belassen werden mussten.

Die Leistungen des Autobuszubringerdienstes waren zufolge des fehlenden Linienverkehrs geringer. Für die Globe Air konnten zahlreiche Fahrtaufträge ausgeführt werden. Die Fahrten für Flughafenbesucher an Wochenenden hielten sich im gewohnten Rahmen.

Luftverkehr Bern-Belpmoos

A. Linienverkehr

Im Winter hat der Beschluss der Regierung auf Verzicht eines Auftrages an die Alpar zur Aufnahme von Zubringerflügen mit einem von der Swissair zur Verfügung gestellten DC3-Flugzeug eine völlig neue Lage geschaffen. Einer nach Neujahr eingereichten Offerte für die Flugbedienung von Bern von Seiten einer Schweizer Charterfluggesellschaft folgte kurz darauf ein ähnlicher Vorschlag von einer zweiten Chartergesellschaft. Eine von der Regierung eingesetzte Fachkommission bearbeitete den gesamten Fragenkomplex und unterbreitete im April der Regierung ihren Bericht. Diese Fachkommission empfahl, Verhandlungen sowohl für inner-schweizerische Anschlusslinien wie gewisse direkte Auslandslinien ab Bern zu führen.

Während der Sommer- und Herbstmonate ist dann in der Presse und anlässlich von Veranstaltungen in der Öffentlichkeit eine lebhafte Diskussion um den Fluglinienanschluss von Bern entbrannt. Verschiedene Interessenrichtungen lagen im Wettstreit, bis im Oktober die Swissair erklärte, sie werde Bern im Jahre 1965 wieder anfliegen. Der von ihrem Vertreter dargelegte Vorschlag umfasste einen täglichen Dienst Genf-Bern-Zürich und zurück. Auf diesen Kursflügen sollte die Balair im Auftrag der Swissair ein Verkehrsflugzeug Fokker F27 Friendship für 44 Passagiere einsetzen. Von Bern wurden keine Beiträge, sondern einzig ein Entgegenkommen bei der Bodenorganisation verlangt.

Gegen Jahresende konnten die grundlegenden Verhandlungen über diesen Vorschlag abgeschlossen werden. Wenn Bern im Berichtsjahr auch über keinen Flug-

anschluss verfügte, so kann doch festgestellt werden, dass die Fragen über die künftige Gestaltung dieses Anschlusses dank der Unterstützung von Seiten der kantonalen und städtischen Behörden für die nächste Zukunft im positiven Sinne gefördert werden konnte.

B. Gewerbsmässiger Bedarfsverkehr

Der Charterverkehr von und nach Bern hat sich erneut günstig entwickelt. Die Basler Gesellschaft Balair hat sich nun ebenfalls in das Kurzstreckenchartergeschäft eingeschaltet und Bern mit zahlreichen Flügen bedient, während die Globe Air ihre Flüge weiter vermehrte. Wegen der ungenügenden Pistenverhältnisse in Bern konnte allerdings nur ein kleiner Teil der Flüge von Bern direkt nach Spanien geführt werden. In vielen Fällen war eine technische Zwischenlandung in Genf notwendig. Nachteilig wirkten zusätzlich die erheblichen Einschränkungen der Abfluggewichte durch das Eidgenössische Luftamt, besonders während der Hitzeperiode.

Zahlen des Bedarfsverkehrs (in Klammern Zahlen des Vorjahres 1963):

Flüge nach Palma di Mallorca	Passagiere ab Bern	Transitpassagiere
52 (24)	1440 (834)	388
Flüge von Palma di Mallorca	Passagiere nach Bern	Transitpassagiere
48 (23)	1530 (815)	548

C. Nichtgewerbsmässiger Verkehr und Privatflugbetrieb

Dieser Zweig erhöhte sich mit 52620 (52346) Bewegungen nur leicht (ohne Segelflugbetrieb). Siehe genaue Zahlen im «Verkehrsausweis 1964».

Flugbetrieb der Alpar

A. Motorflug

Der Schulungs- und gewerbsmässige Motorflugbetrieb wurde mit 5 eigenen und 9 Aushilfspiloten durchgeführt. In allen Sparten wurde eine Zunahme der Leistungen erreicht. Vor allem im Rundflugsektor lohnte sich eine vermehrte Werbung. Wir verweisen auf die genauen Zahlen im Anhang «Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes».

B. Segelflug

Im Sektor Segelflug wurden neben einem fest eingestellten Fluglehrer noch 12 nebenamtliche Lehrkräfte beschäftigt. Die erzielten Flugleistungen sind gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen.

C. Schüler und Brevets

Die Leistungen der Fliegerschule zeigen gegenüber dem Vorjahr eine unterschiedliche Entwicklung, wie aus nachstehender Aufstellung hervorgeht:

	1964	1963
Motorflug:		
Privatschüler	34	23
Schüler des Bundesprogrammes	79	88
Total Motorflugschüler	113	111
Privatpilotenbrevets	23	27
Fluglehrerausweise	—	2
Berufspilotenausweise	2	3
Blindflugbrevets	6	4
Nachtflugausweise	—	9
Akrobatikbrevets	9	17
Schleppflugbewilligungen	6	—
Total Flugbrevets	46	62
Radiotelephonieausweise	—	12
Segelflug:		
Privatschüler	70	117
Schüler des Bundesprogrammes	31	35
Total Segelflugschüler	101	152
Führerausweise für Segelflieger	27	31
Fluglehrerausweise	4	1
Akrobatikausweise	7	1
Wolkenflugausweise	2	2
Total Segelfliegerausweise	40	35

Flugzeugpark

Auf Ende 1964 verfügte die Alpar über folgenden Flugzeugpark:

Motorflugzeuge:

1 Twin Bonanza 50H, Tiefdecker, 6 Passagiere, zweimotorig,
Motoren: Lycoming zu 360 PS (HB-GAY)

1 Bonanza C-35, Tiefdecker, 3 Passagiere,
Motor: Continental 225 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)
1 Piper Super-Cub PA-18, Hochdecker, 1 Passagier,
Motor: Lycoming 150 PS (HB-ORC)
3 Piper-Cub J3C, Hochdecker, 1 Passagier je, Schulflugzeuge,
Motor: Continental 90 PS (HB-OSW, HB-OIA, HB-ALP)
2 Piper-Cub J3C, Hochdecker, 1 Passagier je, Schulflugzeuge,
Motor: Continental 65 PS (HB-OWV, HB-OWZ)
1 Bucker-Jungmann 131, Doppeldecker, 1 Passagier, Akrobatikflugzeug,
Motor: Hirth 105 PS (HB-URB)

Segelflugzeuge:

4 Rhönlerchen, Hochdecker, zweiplätzig (Schule und Training)
1 Sky 34A, Hochdecker, einplätzig (Leistung)
1 Ka-6, Schulterdecker, einplätzig (Hochleistung)
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

Im technischen Betrieb der Alpar waren während des Berichtsjahrs 1964 durchschnittlich 22 Angestellte, mehrheitlich Fachspezialisten, beschäftigt. Ihre Arbeiten umfassten hauptsächlich den Unterhalt von alpareigenen und Kundenflugzeugen, von Helikoptern, Betriebsfahrzeugen, Geräten, Radioausrüstungen, Fallschirmen usw.

Daneben wurden aus dem Technischen Betrieb Leute für den Abfertigungsdienst von Charter- und Gesellschaftsflugzeugen, Pannenbehebungen, das Ein- und Ausstellen von Luftfahrzeugen, die Flugbereitschaftserstellung, Betankung und den

Einweisungsdienst zur Verfügung gestellt. Diese Bereitschaftsgruppe stellte gleichzeitig den Feuerwehr- und Rettungspikettendienst sicher.

Im Laufe des Jahres löste sich die Heliswiss aus dem technischen Unterhaltsbetrieb der Alpar und organisierte sich für die Durchführung ihres Flugbetriebes und den Unterhalt von Helikoptern selbständig. Die frühere Bürogemeinschaft wurde bereits im Frühjahr aufgehoben.

Am 30. Juni 1964 trat Werkstättechef E. Bänziger aus unserer Firma, und seit Ende Oktober verliessen weitere 8 Fachspezialisten die Alpar, von diesen sind 7 mit unserem Einverständnis zur Heliswiss übergetreten.

Durch auftretende Spitzen im Arbeitsvolumen und infolge entstandener Lücken, hervorgerufen durch Personalwechsel, wurden im Berichtsjahr 2250 nicht kompensierbare Überstunden geleistet.

Verwaltung

Unter dem Vorsitz des vom Verwaltungsrat am 23. Juni 1964 gewählten Präsidenten, Herrn Marc Wirz, Bauingenieur, Bern, wurde die 16. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre am 25. September 1964 im Flugplatzrestaurant durchgeführt. Anwesend waren 21 Aktionäre mit 4224 Aktienstimmen.

Die etwas späte Einberufung der Versammlung stand im Zusammenhang mit organisatorischen und buchhalterischen Fragen, die zur Erledigung einen unerwartet hohen Arbeits- und Zeitaufwand erforderten, so dass der Rechnungsabschluss erst Anfang September erfolgen konnte. Die Versammlung wurde über die Massnahmen zur Neuorganisation der einzelnen Betriebsabteilungen orientiert und genehmigte nach Erledigung der statutarischen Geschäfte die Anträge des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle einstimmig.

Verwaltung und Direktion wurde Entlastung erteilt. Als neuer Vertreter des Berner Aeroclubs im Verwaltungsrat wurde Herr Ch. Parisod, als Mitglieder der Kontrollstelle wurden die Herren F. Brignoni, Stadtbuchhalter, und O. Moser, kantonaler Finanzinspektor, einstimmig gewählt.

Kurz nach seinem Rücktritt als Mitglied der Kontrollstelle ist leider Herr W. Schenk, alt Bankprokurist, nach kurzer Krankheit verstorben. Herr Schenk hat während 10 Jahren seine Kenntnisse unserer Gesellschaft zur Verfügung gestellt und war ein loyaler und gewissenhafter, in allen Fragen der Buchhaltung überaus versierter Mitarbeiter. Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Im Laufe des Berichtsjahres ist der Verwaltungsrat 3mal, der Verwaltungsratsausschuss 2mal zu Sitzungen zusammengetreten. Fragen über die interne Organisation, insbesondere die Trennung von Flugplatz- und Flugbetrieb, sodann die erforderliche Anpassung der Flugplatzanlagen im Belpmoos und die Probleme des Luftverkehrsanschlusses beschäftigten Verwaltung und Direktion intensiv.

Finanzielles

Die Jahresrechnung 1964 schliesst mit einem kleinen Verlust von Fr. 1922.96 ab, wobei besonders hervorzuheben ist, dass sowohl der Flugbetrieb wie der Werftbetrieb durch Reorganisationsmassnahmen selbsttragend gestaltet werden konnten und mit einem kleinen Betriebsüberschuss abschliessen. Die Verluste und Abschreibungsrückstände der früheren Jahre konnten durch einen Sonderbeitrag der Stadt - der Kanton hatte einen analogen Beitrag im Vorjahr zur Verfügung gestellt - gedeckt werden. Für diese Unterstützung und Hilfeleistung sei auch an dieser Stelle dem Gemeinderat, dem Stadtrat und den massgeblichen Verwaltungsstellen der Dank ausgesprochen.

Wie aus der Rechnung ersichtlich ist, weist der Flugplatzbetrieb einen erheblichen Ausgabenüberschuss auf, der wiederum durch Beiträge von Kanton und Stadt Bern gedeckt werden musste. Im Flugbetrieb sowie im Werftbetrieb konnte eine erfreuliche Umsatzsteigerung erzielt werden, die wesentlich zu dem günstigen Ergebnis dieser beiden Betriebszweige beigetragen hat.

Um in kommenden Jahren noch bessere und vermehrte Unterlagen über die einzelnen Betriebszweige und deren finanzielle Gestaltung zu erhalten, sind im Berichtsjahr aufgrund von Empfehlungen einer Treuhand-Gesellschaft verschiedene organisatorische und buchhalterische Massnahmen beschlossen worden, die sich aber erst im neuen Jahr voll auswirken werden. Von einer vollständigen Abtrennung des Flugplatzbetriebes und einer selbständigen Rechnungsführung für diesen hat die Verwaltung im Einvernehmen mit den Vertretern der Behörden vorläufig jedoch noch abgesehen.

Ausblick

Im Verlaufe des begonnenen Jahres wird die Angelegenheit des innerschweizerischen Anschlusslinienverkehrs erneut im Blickfeld der Öffentlichkeit stehen. Die eidgenössische Luftfahrtkommission hat, veranlasst durch die während 1964 geführten Diskussionen und gemäss einem Auftrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, einen Sonderausschuss eingesetzt, der den Fragenkomplex untersuchen soll und Bericht erstatten wird. Bern hat rechtzeitig seinen wohlbegründeten Anspruch auf Einbezug in das nationale und internationale Flugliniennetz geltend gemacht.

Die auf den Sommer 1965 vorgesehene Wiederaufnahme des Linienflugverkehrs verlangt gewisse Anpassungen der Flugplatzanlagen. Die erforderlichen Kreditbeschlüsse in Stadt und Kanton sind frühzeitig gefasst worden. Es darf erwartet werden, dass der Fluganschluss von Bern wie geplant wieder am 1. Juni 1965 eröffnet wird.

Dem kommenden Berner Luftverkehr wird von seiten der Reiseinteressenten eine gute Prognose gestellt. Es ist deshalb zu hoffen, dass die Initiativen der Behörden, der Swissair und unserer Gesellschaft zu positiven Ergebnissen führen.

Die Vorarbeiten für einen Flugplatz Bern am neuen Standort schreiten nur langsam voran. Es ist heute nicht damit zu rechnen, dass sich das im Vordergrund stehende Projekt in den nächsten Jahren realisiert. Weitere Anpassungs- und Ergänzungsarbeiten auf dem Belpmoos sind in naher Zukunft wohl nicht zu umgehen, wenn die Flugplatzanlage den rasch wachsenden Anforderungen des Betriebes entsprechen soll.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Generalversammlung der Aktionäre werden folgende Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet:

1. Genehmigung von Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1964;
2. Vortrag des Verlustsaldos 1964 auf neue Rechnung;
3. Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, 14. April 1965

Namens des Verwaltungsrates der Alpar
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

M. Wirz

Der Direktor:

H. Aeschbacher

Betriebsrechnung für das Jahr 1964

I. Flugplatzbetrieb

<i>Einnahmen</i>	Fr.
1. Vermietungen und Gebühren	90 798.55
2. Flugpolizei, Flugsicherung und Fluginformationen	28 948.70
3. Technischer Platzservice und Autobetrieb	45 910.55
4. Beiträge Stadt und Kanton Bern	410 000.—
	<u>575 657.80</u>

<i>Ausgaben</i>	
1. Flugplatzbetrieb und Pacht	147 621.95
2. Flugpolizei, Flugsicherung und Fluginformation	172 051.20
3. Technischer Platzservice und Autobetrieb	126 709.15
4. Verwaltungskosten und Abschreibungen	123 286.05
5. Einnahmenüberschuss	5 989.45
	<u>575 657.80</u>

II. Flug- und technischer Betrieb

<i>Einnahmen</i>	
1. Flugbetrieb	672 165.35
2. Technischer Betrieb	487 668.49
3. Diverse Einnahmen	9 526.53
	<u>1 169 360.37</u>

<i>Ausgaben</i>	
1. Flugbetrieb	676 393.07
2. Technischer Betrieb	481 977.65
3. Einnahmenüberschuss	10 989.65
	<u>1 169 360.37</u>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1964

Verlustvortrag per 31.12.63	294 101.36	
Flugplatzbetrieb		
Einnahmenüberschuss	5 989.45	
Flug- und technischer Betrieb		
Einnahmenüberschuss	10 989.65	
Sonderbeitrag Kanton	126 875.—	
Sonderbeitrag Stadt	348 324.30	
Einlage in Abschreibungsreserve	200 000.—	
Verlustvortrag per 31.12.64	1 922.96	
	<u>494 101.36</u>	<u>494 101.36</u>

Bilanz per 31. Dezember 1964

<i>Aktiven</i>	Fr.	Fr.
Kasse		23 146.35
Postscheck		84 675.—
Banken		50 379.70
Wertschriften		15 142.80
Automobile		27 885.70
Maschinenpark		35 469.55
Büroeinrichtung, Mobiliar		38 000.30
Flugzeugpark		453 195.30
Tankanlage		1.—
Flugzeughallen		146 034.75
Funkeinrichtungen		48 516.95
Abfertigungsgeräte		44 784.15
Betriebsstoffvorräte		42 552.85
Debitoren	479 582.26	
Transitorische Aktiven	<u>13 954.45</u>	493 536.71
Verlustvortrag 1964		1 922.96
		<u>1 505 244.07</u>

<i>Passiven</i>		
Banken		142 880.50
Darlehen, Hypothekendarlehen		150 920.—
Kreditoren	437 835.12	
Transitorische Passiven	<u>8 608.45</u>	446 443.57
Abschreibungsreserve		200 000.—
Kapital		565 000.—
		<u>1 505 244.07</u>

Bericht der Kontrollstelle

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

Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren,

Als Mitglieder der Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1964 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst, unter Berücksichtigung des Verlustvortrages per 31. Dezember 1963 von Fr. 294 101.36, mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 1922.96 ab. Dieser ergibt sich aus einem Einnahmenüberschuss des Flugplatzbetriebes von Fr. 5989.45 und einem solchen des Flug- und technischen Betriebes von Fr. 10989.65 sowie aus Sonderbeiträgen von Kanton Bern und Einwohnergemeinde Bern von Fr. 475 199.30 und einer Einlage in die Abschreibungsreserve von Fr. 200 000.—.

Im Einnahmenüberschuss des Flugplatzbetriebes sind die ordentlichen Beiträge von Kanton Bern und Einwohnergemeinde Bern mit Fr. 410 000.— berücksichtigt. Die Bilanz weist beidseitig Fr. 1 505 244.07 aus.

Das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft stimmen mit der ordnungsgemäss geführten Buchhaltung überein. Die durchgeführte Belegkontrolle und die Prüfung der Bank-, Kassa-, Postscheck- und andern Guthaben ergaben deren Richtigkeit. Die Darstellung des Rechnungsergebnisses und die Bewertung der Vermögensbestände entsprechen den kaufmännischen Grundsätzen sowie den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften.

Gestützt auf unsere umfassenden Kontrollarbeiten können wir der Generalversammlung der Alpar AG, Bern, empfehlen, die Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz, abgeschlossen per 31. Dezember 1964, zu genehmigen. Gleichzeitig beantragen wir, den Verwaltungsorganen für die umsichtige Geschäftsführung unter bester Verdankung der geleisteten Dienste Entlastung zu erteilen.

Bern, den 6. Mai 1965

Die Kontrollstelle:

O. Moser F. Brignoni

Flugplatz Bern Verkehrsausweis 1964 (in Klammern Zahlen des Jahres 1963)

	Bewegungen	Anzahl Passagiere	Fracht
<i>A. Linienverkehr 1964</i>	— (546)	— (8 840)	— (53 300 kg)
<i>B. Gewerbmässiger Bedarfsverkehr</i>			
Transportflüge	783 (647)	4 937 (2 659)	49 351 kg (41 160 kg)
Rundflüge	1 123 (928)	1 457 (1 429)	
Andere Flüge gegen Entgelt	167 (208)	96 (135)	3 100 kg (55 kg)
<i>C. Nichtgewerbmässiger Verkehr</i>			
Privatflüge	17 376 (19 422)	8 633 (8 381)	950 kg
Schulungsflüge	27 535 (24 655)	—	—
Militärflüge	1 949 (1 990)	—	—
Luftamtflüge	2 999 (3 529)	789 (571)	—
Segelflüge	14 864 (10 362)	—	—
Übrige Flüge (unproduktiv)	688 (421)	107 (141)	—
Total	67 484	16 019	52 801 kg
1963	62 708	22 156	94 515 kg
1962	62 267	18 557	74 795 kg
1961	49 999	16 570	58 090 kg

Jahresleistungen

des Alpar-Flugbetriebes 1964
(in Klammern Zahlen des Jahres 1963)

A. Motorflug

1. Werk- und gewerbsmässige Flüge

	Starte	Flugstunden	Passagiere
a) Rundflüge.....	480 (409)	232.34 (148.25)	1274 (1005)
b) Gletscherflüge.....	1259 (834)	229.15 (173.03)	540 (802)
c) Taxiflüge.....	379 (345)	263.27 (184.40)	475 (347)
d) Photoflüge.....	40 (54)	34.11 (33.53)	49 (52)
e) Werkflüge.....	131 (163)	40.13 (54.50)	— —
Total	2189 (1705)	799.40 (594.51)	2338 (2206)

2. Sportflug und Schleppflüge

	Starte	Flugstunden
a) Schulflüge.....	11 631 (11 583)	1832.42 (1536.09)
b) Trainingsflüge.....	3 237 (2 647)	1088.34 (1040.30)
c) Schleppflüge.....	3 824 (2 875)	533.11 (372.26)
Total	18 692 (17 105)	3454.27 (2949.05)

B. Segelflug

	Starte	Flugstunden
a) Schulflüge.....	5063 (3816)	700.34 (566.32)
b) Trainingsflüge.....	2241 (1365)	1729.10 (1106.21)
Total	7304 (5181)	2429.44 (1672.53)

Streckenflüge Segelflug: 85 Flüge mit 8620 Streckenkilometern
(46 Flüge mit 3909 Streckenkilometern)