



Alpar
Jahresbericht 1965

Alpar Jahresbericht 1965

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG Bern
37. Jahresbericht 1965

Organe 1965

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 (bis 31. 5. 65)

Dr. K. Kohli, Direktor, Bern

F. Moser, Regierungsrat, Bern

H. Morgenthaler, Gemeinderat, Bern

Ch. Parisod, Geschäftsführer, Bern

Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern*

Kontrollstelle

Mitglieder:

F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern

O. Moser, Finanzinspektor, Bern

Ersatzmann:

E. Müller, Adjunkt des Stadtbuchhalters, Bern

* Mitglieder des Ausschusses

Direktion

Direktor:

Dr. H. Aeschbacher, Bern

Vizedirektor und Flugplatzchef:

Hch. Pfändler, Bern

Einleitung

Drei Ereignisse sind im Berichtsjahr als besonders kennzeichnend und erfreulich festzuhalten:

Vorweg die Fertigstellung einer größeren Abstellplatte für zwei mittelgroße Verkehrsflugzeuge und eine Verlängerung der Kunstpiste,

sodann eine Flugveranstaltung, welche am 29. Mai aus Anlaß der Wiederaufnahme des Linienverkehrs mit gutem Erfolg durchgeführt wurde,

und schließlich ein am 14. Oktober stattgefundener Besuch des Berner Stadtrates, der sich im Zusammenhang mit einer Vorlage über die Einrichtung einer Pistenbeleuchtung, die Beschaffung von Schneeräumgerätschaften, eines Peilers und der Ergänzung der Feuerwehr- und Rettungsausrüstung an Ort und Stelle über die Verhältnisse orientieren ließ. Die Stadträte waren zu diesem Besuch in großer Zahl erschienen und bekundeten lebhaftes Interesse an den abgegebenen Erläuterungen.

Mit Genugtuung darf festgestellt werden, daß sich die Anstrengungen gelohnt haben. Der Berner Linienverkehr hat sich 1965 erfreulich entwickelt. Auch in der Schulung und im Rundflugbetrieb ist eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr festzustellen.

Luftverkehr Bern-Belpmoos

Berner Linienverkehr

Im Bericht über das Jahr 1964 ist auf die Vorbereitungen hingewiesen worden, welche für die Wiederaufnahme des Berner Linienverkehrs getroffen worden sind. Diese Vorbereitungen und Verhandlungen mit Behörden und Swissair führten zum Erfolg, und am 1. Juni 1965 konnten die regelmäßigen Kursflüge auf der Linie Genf-Bern-Zürich aufgenommen werden, wobei im Sommer nach folgendem Flugplan geflogen wurde:

10.35	ab Genf	an 15.30	↑
11.10	an Bern	ab 14.55	↑
11.25	ab Bern	an 14.35	↓
11.55	an Zürich	ab 14.05	↓

In den Wintermonaten blieb dieser Flugplan mit nur kleinen Änderungen in Kraft. Die Flüge werden im Rahmen des Liniennetzes der Swissair durch die Balair, Basel, ausgeführt. Es gelangen Passagierflugzeuge vom Typ Fokker «Friendship» zum Einsatz.

Das Ergebnis von Juni bis Ende Dezember ist positiv ausgefallen. Wenn berücksichtigt wird, daß erstmalig ein Linienverkehr über Bern auch in den Wintermonaten aufrecht erhalten wird und daß der Unterbruch im Jahre 1964 sich auf die Frequenz nachteilig

auswirken mußte, dürfen die erreichten Zahlen als erfreulich gewertet werden. Bei einer durchschnittlichen Regelmäßigkeit von 94,7% sind auf 807 Kursflügen – es waren deren 852 vorgesehen – ab und nach Bern 11 847 Reisende und 121 t Fracht befördert worden.

Die 45 Ausfälle von Kursflügen sind zum überwiegenden Teil auf ungünstige Wetterverhältnisse in Bern zurückzuführen, aber auch auf die Unbenutzbarkeit der Piste nach dem frühen Wintereinbruch und vor der Ablieferung der Schneeräumungsausrüstungen. In verschiedenen Fällen verhinderten entweder die Sichtverhältnisse oder ein Wolkenplafond unter dem vorgeschriebenen Minimum oder auch ein starker Querwind eine Landung der Fokker Friendship. Im Dezember kamen an einzelnen Tagen Bodennebelsituationen dazu. Mit Einsatz der neuen Schneeräumgeräte war es immer möglich, die Kunstbelagpiste im Belpmoos frühzeitig genug von Schnee und Eis zu befreien, um eine Landung sicher vornehmen zu können. Dies hatte denn auch zur Folge, daß im Dezember ein höherer Regelmäßigkeitsgrad erreicht wurde als in den Monaten Oktober und November. Die gute Regelmäßigkeit ist aber nicht zuletzt dem Einsatz der Balair mit ihrer gesamten Organisation und den Balair-Besatzungen zu danken, welche die Kursflüge der Berner Fluglinie mit großer Gewissenhaftigkeit durchführten. Dies ist um so höher zu werten, als die Verhältnisse auf dem Flugplatz Belp-

moos bei ungünstigem Wetter und im Winter oft hohe Anforderungen an die Besatzung stellen.

Im Reisendenverkehr hat sich eine starke Konzentration auf die Etappe Bern–Zürich ergeben. Dies war zu erwarten, weil in Zürich unvergleichlich mehr und bessere Verbindungen mit Auslandslinien vermittelt werden als in Genf. Die Etappe Bern–Genf hat von Bern aus gesehen eher den Charakter als Überflug denn als Anschlußkurs. Es wird von der Swissair und uns angestrebt, die Situation in den künftigen Flugplänen zu verbessern. Im Berichtsjahr mußte der Flugplan jedoch einseitig auf die Abgänge und Ankünfte internationaler Linien in Zürich-Kloten ausgerichtet werden. Bei der Betrachtung der Passagierzahlen auf beiden Etappen ist dieser Tatsache Rechnung zu tragen.

Wie die detaillierte Statistik im Anhang zu unserem Bericht auf Seite 15 zeigt, wurden zwischen Bern und Zürich insgesamt 9549 und zwischen Bern und Genf 2280 Passagiere befördert. Das Verhältnis ist also nahezu 4,5 : 1.

Beim Luftfrachtverkehr ist das Verhältnis dagegen etwas ausgeglichener. Hier entfallen 86 Tonnen auf die Etappe Bern–Zürich und 35 Tonnen auf die Etappe Bern–Genf (Verhältnis 2,5 : 1), wobei der Import mit total 76 Tonnen den Export mit 45 Tonnen um mehr als 70% übersteigt.

Gewerbsmäßiger Bedarfsverkehr

Die weitere Entwicklung des Charterflugverkehrs ab Bern, im überwiegenden Maß mit Palma de Mallorca, wurde gehemmt durch die strengere Handhabung der Vorschriften über die zulässigen Abfluggewichte. Die Kürze der Kunstpiste auf dem Belpmoos führte bei diesen Flügen zu einer Herabsetzung der zulässigen Passagierzahlen, so daß das Interesse an Charterflügen ab Bern wegen der damit verbundenen kommerziellen Einbußen bei den Reiseorganisationen stark nachgelassen hat. Es sind denn auch im Berichtsjahr weniger gewerbsmäßige Charterflüge ab Bern zur Durchführung gelangt als 1964. Bei zahlreichen Charterflügen mußte zudem eine technische Zwischenlandung in Genf eingeschaltet werden, um dort Betriebsstoff nachzutanken, was für die Veranstalter mit zusätzlichen Kosten verbunden ist. Erfreulich war dagegen, daß der Frachttransport im Charterverkehr total 54 Tonnen erreichte. Im einzelnen wurden im Charterverkehr folgende Ergebnisse erzielt:

Transportflüge 455 (783)

Transportierte Passagiere (ab und nach Bern) 3642 (4937)

Transportierte Fracht 54,2 Tonnen (52,4)

Auf dem Gebiet der Charterflüge hätte Bern gute Aussichten, einen wesentlich stärkeren Verkehr aus

dem Ausland zu erhalten, wenn die Flugplatzanlage den Start größerer Flugzeuge mit Vollast und die Landung bei Nacht erlauben würde.

Flugplatzbetrieb

Der Abteilung Flugplatzbetrieb sind neben den Funktionen der Flugpolizei und der Flugsicherung vorwiegend der Flugplatzservice, die Abfertigung der Flugzeuge und der Betriebsstoffausschank übertragen. In ihren Aufgabenbereich fallen außerdem der Platz- und Gebäudeunterhalt, der Betrieb des Wagenparks und dessen Unterhalt, die Durchführung der Kursfahrten zwischen Stadt und Flugplatz und im Winterhalbjahr zusätzlich die Schneeräumung des Flugplatzes.

Um alle diese Aufgaben zu bewältigen, sind der Abteilung Flugplatzbetrieb im Berichtsjahr 18 Mitarbeiter zugeteilt worden, eine Zahl, die mit Rücksicht auf den durchgehenden Betrieb und die Sonntagsdienste bescheiden ist. Bei Hochbetrieb im Sommer müssen deshalb Aushilfskräfte beigezogen werden.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Im Laufe des Jahres 1965 ist ein weiterer Ausbau der Flugplatzanlage erfolgt, die sich heute wesentlich besser präsentiert als vorher. Die ausgeführten, recht umfangreichen Arbeiten dienen vorwiegend

der rascheren und sicheren Abwicklung des Linien- und Charterverkehrs, so der Bau der großen Abstellplatte für Verkehrsflugzeuge und die Vergrößerung der kleinen Plattform, ferner die Erstellung eines Rollweges für kleinere Flugzeuge längs der Piste und die Verlängerung der Hartbelag-Flugpiste in südöstlicher Richtung bis an die Flugplatzgrenze auf 1310 m.

Sodann ist im Spätherbst eine Pistenbeleuchtung eingebaut worden, die im Dezember in Betrieb gesetzt werden konnte. Bei Wetterlagen mit schlechter Sicht wird mit der Beleuchtung der Anflug ins Belpmoos wesentlich erleichtert, wie die seitherigen Erfahrungen beweisen.

Weitere bauliche Verbesserungen konnten bei den Räumen der Reisenden- und Frachtabfertigung ausgeführt werden. Die Passagierräume für den Abflug und die Ankunft wurden neu gestaltet und die alten Baracken innen und außen neu gestrichen. Der Schalterraum erhielt neue Abfertigungsschalter und Gepäckwaagen, ferner ist eine Lautsprecheranlage installiert worden, und der Ankunftsraum wurde mit neuen Zollbänken ausgerüstet. Damit kann die Gepäckausgabe an die ankommenden Reisenden erleichtert und beschleunigt werden. Für den Zoll wurde eigens ein Büro eingebaut, und für die Einlagerung von Luftfrachtsendungen steht jetzt ein spezieller, abschließbarer Raum zur Verfügung. Dem Personal des Platzdienstes konnte ein besonderer Aufenthalts-

raum zugewiesen werden. Schließlich ist gegen Ende des Jahres für die Unterbringung von Feuerwehrgeräten und Schneeräumungsausrüstungen ein Abteil in einem Hangar ausgebaut und mit einer Heizung versehen worden; Einstellplätze für vier Flugzeuge mußten dabei allerdings geopfert werden.

Die Ausrüstung des Flugplatzes mit Betriebsgeräten für die Abfertigung der Flugzeuge, für den Feuerwehr- und Rettungsdienst und für die Schneeräumung konnte ergänzt, zum Teil völlig neu aufgebaut werden. Neben einem Traktor, einer Rasenmämaschine, sowie Passagiertreppen und Gepäckwagen, sind neue Feuerwehrgeräte und eine Sanitätsausrüstung beschafft worden. Der Winterbetrieb erforderte zur Freihaltung der Piste von Schnee und Eis die Ausrüstung mit Schneepflügen, Rotationsbürsten, einer Schneeschleuder und einer Alkohol-Sprühanlage mit zwei Lastwagen «Unimog» als Triebfahrzeugen. Die Geräte sind im November und Dezember häufig und mit Erfolg zum Einsatz gelangt und haben wesentlich dazu beigetragen, die Regelmäßigkeit des Linienverkehrs zu gewährleisten. Diese Maßnahmen und Beschaffungen haben im Verein mit den im Vorjahr ausgeführten Umbauten und der Erneuerung der Apparaturen für die Flugsicherung zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und einer Erhöhung der Betriebssicherheit des Flugplatzes geführt. Sie dienen nicht nur dem regelmäßigen Linien- und Charterverkehr, sondern auch der

Flugtouristik und dem Geschäftsreiseverkehr. Der Ausbau der Flugplatzanlage und die Beschaffung der kostspieligen Ausrüstungen wären nicht möglich gewesen ohne die Unterstützung durch Stadt und Kanton Bern. Wir möchten deshalb den städtischen und kantonalen Behörden – dem Stadtrat und dem Großen Rat – dafür danken, daß sie diesen Ausbau und die Beschaffungen ermöglicht haben. Trotzdem bleiben für die nächsten Jahre noch verschiedene Postulate offen. So fehlt es seit Jahren an Einstellraum für Flugzeuge, es fehlt auch eine technische Werkstätte, die den heutigen Ansprüchen genügt, weiter ein Abfertigungsgebäude für den Linien- und Charterverkehr nebst Schul- und Büroräumen. Auch die Zufahrtsstraße befindet sich in einem prekären Zustand, und eine Kanalisation ist dringlich. Wir hoffen zuversichtlich, daß Wege gefunden werden, auch diese Postulate in naher Zukunft zu verwirklichen.

Flugpolizei

Zur Ausübung flugpolizeilicher Funktionen standen in den ersten 8 Monaten des Berichtsjahres zwei, und nach Anstellung eines weiteren Fluglehrers bis Jahresende drei Beamte zur Verfügung. Die im Vorjahr bei der Flugpolizei getroffenen organisatorischen Maßnahmen haben sich bewährt, und der Dienst ist den jetzigen Betriebsverhältnissen gut angepaßt.

Die Fluglärmbekämpfung auf dem Belpmoos war Gegenstand zahlreicher Untersuchungen und Be-

sprechungen. Eine neu ins Leben gerufene Lärmbekämpfungskommission, in welcher die umliegenden Gemeinden und die im Belpmoos ansässigen Flugunternehmen vertreten sind, beschäftigte sich mit den Problemen der Anpassung der Flugräume, Einschränkung der Flugzeiten und Verbesserung der technischen Lärmdämpfung.

Flugsicherung, Fluginformation und Wetterdienst

Flugsicherung, Fluginformation und Wetterdienst wurden, wie seit Jahren, auf Grund vertraglicher Vereinbarungen durch die Radio-Schweiz AG zu unserer vollen Zufriedenheit betreut. Der Bestand an Personal ist hier auf 5 Angestellte, wovon 3 Verkehrsleiter, verstärkt worden, um den erheblich gestiegenen Anforderungen entsprechen zu können.

Der Flugsicherungsdienst hatte neben der Leitung eines weiter angestiegenen Luftverkehrs vor allem die nicht leichte Aufgabe der Koordination zwischen Flug- und Baubetrieb zu bewältigen. In den Bauperioden für die Pistenverlängerung, Rollweg- und Abstellplatzerstellung (März–Juli) sowie die Installation der Pistenbeleuchtung (Dezember) war für diese zusätzliche Erschwerung eine enge Zusammenarbeit mit der Flugpolizei und dem Platzdienst notwendig. Mit der Aufnahme des Linienverkehrs nahmen die mit Radiotelefonie geleiteten Flugzeugbewegungen gegenüber dem Vorjahr um beinahe 19% zu (30 531 Bewegungen), während die Bewegungen der nach

Blindflugregeln durchgeführten Flüge gegenüber 1964 um 55 % auf 3549 anstiegen.

Der verkehrsreichste Monat war wiederum der August mit 4265 per Radiotelefonie geleiteten Bewegungen (1964 = 3801), während die größte Verkehrsdichte am 29. Juni mit 402 Bewegungen erreicht wurde.

Mit dieser vermehrten Beanspruchung reichte der im Jahre 1964 erhöhte Personalbestand wiederum nicht aus, um ohne Überzeitarbeit auszukommen.

Der Fluginformationsdienst benötigt dringend mehr Raum für die Bedienung des fliegenden Personals. Dies vor allem auch im Hinblick auf die vorgesehene Verbesserung des Wetterausgabedienstes.

In Märchligen konnten am 12. Mai die neu installierten Sendeanlagen in Betrieb genommen werden. Die Sendeleistung des Funkfeuers «MURI» wurde mit Rücksicht auf den neu aufgenommenen Winter-Linienflugverkehr am 28. Oktober erhöht.

Schließlich wurden im Herbst zwei Versuchsserien mit einem modernen UKW-Peiler durchgeführt, welche gute bis sehr gute Resultate ergaben.

Flugplatzservice

Im Zuge der Neuorganisation erhielt der Platzdienst auf Jahresanfang hin eigenes technisches Personal, welches teils vom Technischen Dienst übernommen und teils neu eingestellt wurde. Diese neue Gruppe umfaßte im Durchschnitt 10 Mann mit folgenden

Aufgaben: Flugzeugabfertigung, Betankungen, Einweisen und Parkieren der Flugzeuge, Hangarierung, Feuerwehr- und Rettungswesen, Platz- und Gebäudeunterhalt. Die neue Betriebsgruppe hat sich bewährt und erlaubt eine raschere Abfertigung und eine Verbesserung des Kundendienstes.

Im Berichtsjahre wurden rund 500 größere Flugzeuge abgefertigt (Swissair, Balair, Globe Air und englische Frachtchartergesellschaften). Die Abfertigung der Charterflüge an Sonntagen brachte Personalprobleme mit sich; mit Aushilfspersonal konnten aber die Engpässe überbrückt werden. Die Abfertigungsorganisation ist heute weitgehend ausgebaut und verfügt über geschultes Personal, ebenso über die nötigen Abfertigungsgeräte.

Der Umsatz im Treibstoffausschank nimmt erfreulicherweise von Jahr zu Jahr zu. Die uns von der Firma Shell überlassenen Tankfahrzeuge sind jedoch überaltert. Die Ausrüstung mit neuen Tankfahrzeugen wird deshalb angestrebt.

Nach jahrelangen Bemühungen konnte von den Zollbehörden im Sommer die tägliche Stationierung eines Zollbeamten auf dem Flugplatz erwirkt werden. Diese Maßnahme beweist das Verständnis der Zollbehörden für die Belange des Berner Luftverkehrs. Die Hangars waren durch «Alpar»- und Kundenflugzeuge voll besetzt. Der früher durch Helikopter der Heliswiss belegte Raum wurde sofort wieder beansprucht, so daß heute keinerlei zusätzliche Ein-

stellmöglichkeiten mehr bestehen. Oft müssen sogar Flugzeuge über Nacht im Freien belassen werden. Zudem war es erforderlich, Segelflugzeuge im Herbst zu demontieren, um Platz zu schaffen. Die Hangarraumsituation ist seit längerer Zeit prekär und bedarf dringend einer Abhilfe.

Zufolge starker Belastung durch administrative Arbeiten wurden während der Hochsaison die Mitarbeiter oft aufs höchste beansprucht. Es ist deshalb zusätzliches Personal eingestellt worden. Zur Arbeits erleichterung wurde für das Einsatzbüro eine Registrierkasse für das Inkasso der Flughafengebühren beschafft.

Die Swissair hat uns für den Linienverkehr wiederum mit der Ausführung des Zubringerdienstes betraut. Die Fahrleistungen waren dementsprechend größer als im Vorjahr, ebenso wurden zahlreiche Fahrten für Flughafenbesucher an Wochenenden durchgeführt. Dies erforderte die Einstellung eines weiteren Chauffeurs. Der bisherige Garagechef wurde zusätzlich mit der Leitung des gesamten Feuerwehr- und Rettungswesens betraut.

Beim Personal des Platzdienstes waren leider im Jahre 1965 zwei Todesfälle zu verzeichnen. Am 28. August 1965 erlitt Herr R. Bucher bei der Ausübung seiner Pflicht einen tragischen Unfall, der zu seinem sofortigen Hinschied führte. Am 11. November 1965 starb an einem Herzschlag unser langjähriger Mitarbeiter Herr E. Tellenbach.

Flugbetrieb der Alpar

Motorflug

Die Alpar hat Ende 1964 den Gletscherflugbetrieb eingestellt, weil die großen materiellen Risiken nicht in einem tragbaren Verhältnis zum Umfang dieses Geschäftszweiges standen. Außerdem ist der Taxiverkehr weiter zurückgegangen, so daß das Gesamtergebnis des gewerbsmäßigen Einsatzes rund 35% tiefer liegt als im Vorjahr, obwohl die Sparte des Rundflugbetriebes rund 40% verbessert werden konnte. Der Schulbetrieb hat sich wieder um rund 20% erhöht, während die Trainingsflüge sich im gleichen Rahmen hielten wie im Vorjahr. Wir verweisen auf die genauen Zahlen im Anhang «Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes».

Segelflug

Im Segelflug hat sich zwischen dem Schulbetrieb (45% Zunahme) und den Trainingsflügen ausgebildeter Piloten (55% Abnahme) eine gegensätzliche Entwicklung abgezeichnet. Der Grund dürfte vor allem in den allgemein ungünstigen Wetterverhältnissen für den Leistungsflug liegen.

Flugpersonal

Die Alpar beschäftigte im Motorflug 4 eigene und 9 Aushilfspiloten, welche z. T. auch Fluglehrdienst leisteten. Im Segelflug wurde ein ausländischer Flug-

lehrer beschäftigt, welcher aber wegen Unregelmäßigkeiten und ungenügenden Leistungen vor Ablauf der Probezeit entlassen werden mußte. Daneben waren noch 15 nebenamtliche Lehrkräfte tätig.

Flugschule

Das Ausbildungsprogramm der Flugschule konnte erweitert werden, indem vom April bis Oktober praktisch ununterbrochen fliegerische Kurse durchgeführt wurden. Es verzeichnen der

- Motorflug = 11 Kurse fliegerische Vorschulung und Weiterbildung
1 Kurs für Flug-Verkehrsleiter
- Segelflug = 5 Kurse fliegerische Vorschulung
5 Privatkurse

Die Anzahl der erflogenen Brevets hielt sich im Rahmen des Vorjahres. Der Betrieb verlief geordnet. Am 17. Juli ereignete sich allerdings ein Rollunfall mit einem Piperflugzeug, wobei das Fahrwerk beschädigt wurde.

Flugzeugpark

Im Verlaufe des Berichtsjahres haben wir den Motorflugzeugpark um folgende Einheiten ergänzt:

- 1 Cessna 172 HB-CMR
- 1 Piper Super Cub HB-ORH

Dagegen ist verkauft worden das Motorflugzeug Stieglitz HB-EBO.

Auf Jahresende verfügten wir über 13 Motor- und 8 Segelflugzeuge. Nähere Einzelheiten über den Bestand finden sich im Anhang zum Bericht auf Seiten 22 und 23.

Das neue Cessna-172-Flugzeug



Technischer Betrieb

Der Technische Betrieb der Alpar AG beschäftigte im Berichtsjahr 1965 12 Angestellte, davon 2 für den technisch-administrativen Dienst und 8 Fachspezialisten für den Unterhalt von Motor- und Segelflugzeugen, IERA-Geräten, für Reißkontrollen, Fallschirmfaltungen und den Gebäudeunterhalt.

Damit wir die erforderliche technische Kontrolle während des Zwischenhaltes des Swissair-Kursflugzeuges in Bern ausführen können, wurden zwei Spezialisten vorgängig der Aufnahme des Linienverkehrs in den Technischen Betrieb der Balair in Basel delegiert, um dort einen Einführungskurs für Fokker F 27 Verkehrsflugzeuge zu absolvieren.

Die Trennung des eigentlichen Platz- und Abfertigungsbetriebes vom Technischen Betrieb hat sich auch für letzteren positiv ausgewirkt. Die Arbeitsabwicklung konnte ungestörter verlaufen, und der Technische Betrieb war in der Lage, sich voll und ganz den Werkstattarbeiten zu widmen. Die Maßnahme hat nicht nur das Betriebsklima vorteilhaft beeinflußt, sondern sie hat auch mitgeholfen, die Arbeiten zu beschleunigen und damit den Umsatz zu steigern.

Die baulich unbefriedigenden Verhältnisse hemmen die Weiterentwicklung des Technischen Dienstes. Wenn unser TD als flugtechnischer Betrieb vom Eidg. Luftamt und vom Fabrikinspektorat weiterhin

anerkannt werden soll, müssen die Betriebsräumlichkeiten und Betriebseinrichtungen neuzeitlichen Forderungen angepaßt werden. Wir haben uns vorläufig mit provisorischen Maßnahmen behelfen müssen, hoffen aber in Kürze Maßnahmen treffen zu können, die eine Weiterentwicklung erlauben und den Vorschriften in vollem Umfange entsprechen.

Im Monat März hat der technische Chef, Herr A. Glauser, unseren Betrieb nach 10jähriger, erfolgreicher Tätigkeit verlassen. Er ist als Motorflug-Inspektor zum Eidg. Luftamt übergetreten. Auf Anfang des neuen Jahres ist sodann Herr A. Tschannen, der während der Jahre 1929 bis 1959 die Stelle eines Chefmechanikers betreute, von seinem Posten zurückgetreten.

Die Alpar dankt auch an dieser Stelle Herrn Glauser für die Aufbauarbeit im Technischen Betrieb und Herrn Tschannen für die während Jahrzehnten als Flugzeugspezialist der Alpar treu und hingebungsvoll geleisteten Dienste.

Beide Herren haben an verantwortungsvoller Stelle einen technisch einwandfreien Betrieb unter teilweise schwierigen Verhältnissen zu gewährleisten gewußt und wesentlich mitgeholfen, den Flugbetrieb der Alpar auf einem hohen Sicherheitsgrad zu halten.

Für die Nachfolge von Herrn Glauser wurde der Stellvertreter, Herr Kurt Haldimann, bestimmt, welcher seit langen Jahren in unserem Betrieb tätig ist und zuletzt das technische Büro leitete.

Verwaltung

Die Generalversammlung der Aktionäre wurde auf den 31. Mai 1965 ins Flugplatzrestaurant einberufen. An der Versammlung, die unter dem Vorsitz des Verwaltungsratspräsidenten, Herrn Marc Wirz, stattfand, nahmen 33 Aktionäre mit 4589 Aktienstimmen teil.

Die Versammlung genehmigte nach Erledigung der statutarischen Geschäfte einstimmig die Anträge des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle. Der Verwaltungsrat wurde für die neue Amtsdauer von 1965–1968 gewählt, auf Jahresende ist darauf Herr Regierungsrat F. Moser, kantonaler Finanzdirektor, zurückgetreten. Herr Regierungsrat Moser hat dem Verwaltungsrat seit 1960 angehört. Er hat der Alpar während seiner 5 Jahre dauernden Tätigkeit große Dienste geleistet. Die Alpar dankt ihm für seine Mitarbeit im Verwaltungsrat und bedauert, daß er sich zufolge Arbeitsüberlastung zum Rücktritt veranlaßt sah.

Die laufenden Geschäfte hat der Verwaltungsrat in 5 Sitzungen und der Verwaltungsratsausschuß in 4 Sitzungen erledigt.

Auf Jahresende ist Herr Dr. H. Aeschbacher nach 38 Jahren Tätigkeit im Dienste der Alpar von seinem Amte als Direktor, das er während 27 Jahren betreute, zurückgetreten. Seit den Anfängen der Alpar hat Herr Dr. Aeschbacher alle Entwicklungsphasen

unserer Gesellschaft miterlebt und mit immer neuem Optimismus alles daran gesetzt, um das Berner Flugwesen zu fördern und weiter zu entwickeln. Er hatte dabei große Schwierigkeiten, viele widrige Umstände und auch Rückschläge zu überwinden. Seine Beharrlichkeit und die feste Überzeugung, daß die Region Bern einen berechtigten Anspruch im Luftverkehr zu erheben hat, wurden in seinem letzten Direktionsjahr mit dem vielversprechend neu angelaufenen Zubringerdienst teilweise belohnt.

Für sein langjähriges Wirken und seinen unermüdelichen Einsatz verdient Herr Direktor Dr. H. Aeschbacher den verbindlichen Dank der Gesellschaft.

Als Nachfolger hat der Verwaltungsrat zum Direktor ernannt Herrn Hch. Pfändler, bisher Vizedirektor.

Finanzielles

Im Berichtsjahr ist der Umsatz auf nahezu zwei Millionen Franken angestiegen. In allen drei Betriebsabteilungen weist die Betriebsrechnung erhebliche Ausgabenüberschüsse auf. Diese sind im Flugplatzbetrieb vorwiegend auf einen Mehraufwand für Bodenpersonal der Abfertigungsdienste und auf die Übernahme eines höheren Anteils an den Generalkosten zurückzuführen. Im Flugbetrieb sind die Kosten für Löhne, technischen Unterhalt, Betriebsstoffe und Versicherungen höher ausgefallen als

erwartet, während die Erträge aus den Sonder- und Taxiflügen erheblich abgenommen haben, so daß der Ausgleich nicht gefunden werden konnte. Im Technischen Betrieb ist ein Ausfall bei den Arbeiten für Kunden eingetreten, der durch Mehrleistungen für den eigenen Platz- und Flugbetrieb nicht ausgeglichen werden konnte. Die Umstellung auf die neue Betriebsgrundlage war im Berichtsjahr noch nicht vollständig durchgeführt, was sich auf das finanzielle Ergebnis dieser Abteilung ungünstig auswirkte.

Ausblick

Der Anschluß von Bern an den internationalen Fluglinienverkehr wurde im Sommer 1965 wieder zur Tatsache. Dieser Verkehr wird im Sommer 1966 eine Verbesserung erfahren durch Anpassung des Flugplanes und der Verkürzung der Aufenthaltszeiten in Zürich und in Genf. Für das Jahr 1967 darf mit zusätzlichen Anschlußkursen zwischen Genf und Bern und Bern und Zürich gerechnet werden. Zudem wird der Einsatz eines zusätzlichen Fokker Friendship, der wiederum von der Swissair beschafft und von der Balair betrieben werden soll, die Möglichkeit bieten, eine direkte Auslandslinie ab Bern zu betreiben. Die in enger Zusammenarbeit mit der Swissair in dieser Richtung zielenden Schritte lassen ein positives Ergebnis der gemeinsamen Bestrebungen

erwarten, welche mit voller Unterstützung der Behörden dazu angetan sind, die Stellung von Bern im Luftverkehr zu stärken.

In naher Zukunft darf auch der Entscheid der städtischen und kantonalen Behörden wegen des Flughafenprojektes Bern-West erwartet werden. Aber selbst, wenn dieser positiv ausfällt, wird noch ein langer und beschwerlicher Weg zu gehen sein, bis der neue Flughafen verwirklicht ist. Wir vertreten deshalb erneut die an dieser Stelle schon mehrmals dargelegte Ansicht, daß weitere Maßnahmen im Belpmoos notwendig werden, wenn Bern in den nächsten zehn Jahren im Luftverkehr nicht erneut ins Hintertreffen geraten soll.

Bilanz per 31. Dezember 1965		<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>
Kassa	7 995.80		Kreditoren	137 126.40
Postscheck	42 037.04		Flug-Gutscheine, nicht eingelöste	9 762.80
Banken (davon Fr. 3082.40 Beschaffungsprogramm)	34 858.08		AHV Ausgleichskasse	8 566.15
Wertschriften	14 898.80		WUST, Eidg. Steuerverw., Bern	1 661.70
Debitoren	211 032.05		Kautionen	3 000.—
Subventionen Kanton Bern	152 500.—		Kreditor Fürsorgestiftung ALPAR	112 496.35
Material und Ersatzteile	19 110.05		Hypothekendarlehen	45 880.—
Betriebsstoff-Vorräte	40 525.60		Darlehen Flugzeuge	254 120.91
Flugzeughallen	140 625.90		Abschreibungsreserve	67 161.75
Tankanlage	1.—		Rückstellung Beschaffungsprogr. 65/66	205 000.—
Funkeinrichtungen	1.—		Erneuerungsfonds Flugsicherungsanlagen	26 000.—
Abfertigungsgeräte	1.—		Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	14 000.—
Motorflugzeuge	457 952.25		Delkredere Rückstellung	8 297.80
Segelflugzeuge	36 508.10		Kapital	565 000.—
Beschaffungsprogramm 1965/66	201 917.60		Transitorische Passiven	288 107.50
Fahrzeugpark	29 802.70			
Maschinenpark und Werkzeuge	31 922.60			
Büroeinrichtung, Mobiliar	23 327.80			
Radio-Werkstätte	4 710.95			
Verrechnungssteuer	258.02			
SUVA Schweiz. Unfallversicherung	5 284.—			
GRÜTLI-Krankenkasse	200.—			
Transitorische Aktiven	86 186.70			
Verlustvortrag 1965 Flugbetrieb	75 636.42			
Verlustvortrag 1965 Techn. Betrieb	25 033.39			
Verlustvortrag 1965 Flugplatzbetrieb	103 854.51			
	<hr/>			
Total Aktiven	1 746 181.36		Total Passiven	1 746 181.36

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1965

Verlustvortrag per 31. Dezember 1964	1 922.96	
Flugbetrieb Aufwand	718 670.17	
Flugbetrieb Ertrag		643 033.75
Technischer Betrieb Aufwand	415 224.59	
Technischer Betrieb Ertrag		390 191.20
Flugplatzbetrieb Aufwand	1 307 351.55	
Flugplatzbetrieb Ertrag		1 205 420.—
Flugbetrieb Verlustvortrag per 31. Dezember 1965		75 636.42
Technischer Betrieb Verlustvortrag per 31. Dezember 1965		25 033.39
Flugplatzbetrieb Verlustvortrag per 31. Dezember 1964	1 922.96	
Verlustvortrag per 31. Dezember 1965	101 931.55	103 854.51
	<hr/>	
	2 443 169.27	2 443 169.27

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 sowie die Gewinn- und Verlustrechnung, abgeschlossen per 31. Dezember 1965, geprüft. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt, unter Berücksichtigung des Verlustvortrages per 31. Dezember 1964 von Fr. 1922.96, mit einem Ausgabenüberschuß von Fr. 204 524.32 ab. Dieser ergibt sich aus den Ausgabenüberschüssen des Flugbetriebes von Fr. 75 636.42, des Technischen Betriebes von Fr. 25 033.39 und des Flugplatzbetriebes (inkl. Verlustvortrag 1964) von Fr. 103 854.51. Im Ausgabenüberschuß des Flugplatzbetriebes sind die ordentlichen Beiträge von Kanton Bern und Einwohnergemeinde Bern mit je Fr. 305 000.- berücksichtigt. Dagegen gelangen die Sonderbeiträge für das Ausbau- und Materialbeschaffungsprogramm von je Franken 205 000.- erst mit der Jahrestrechnung 1966 zur Darstellung, da das Programm noch nicht abgeschlossen ist. - Die Bilanz weist beidseitig Fr. 1 746 181.36 aus.

Das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft stimmen mit der ordnungsgemäß geführten Buchhaltung überein. Die durchgeführte

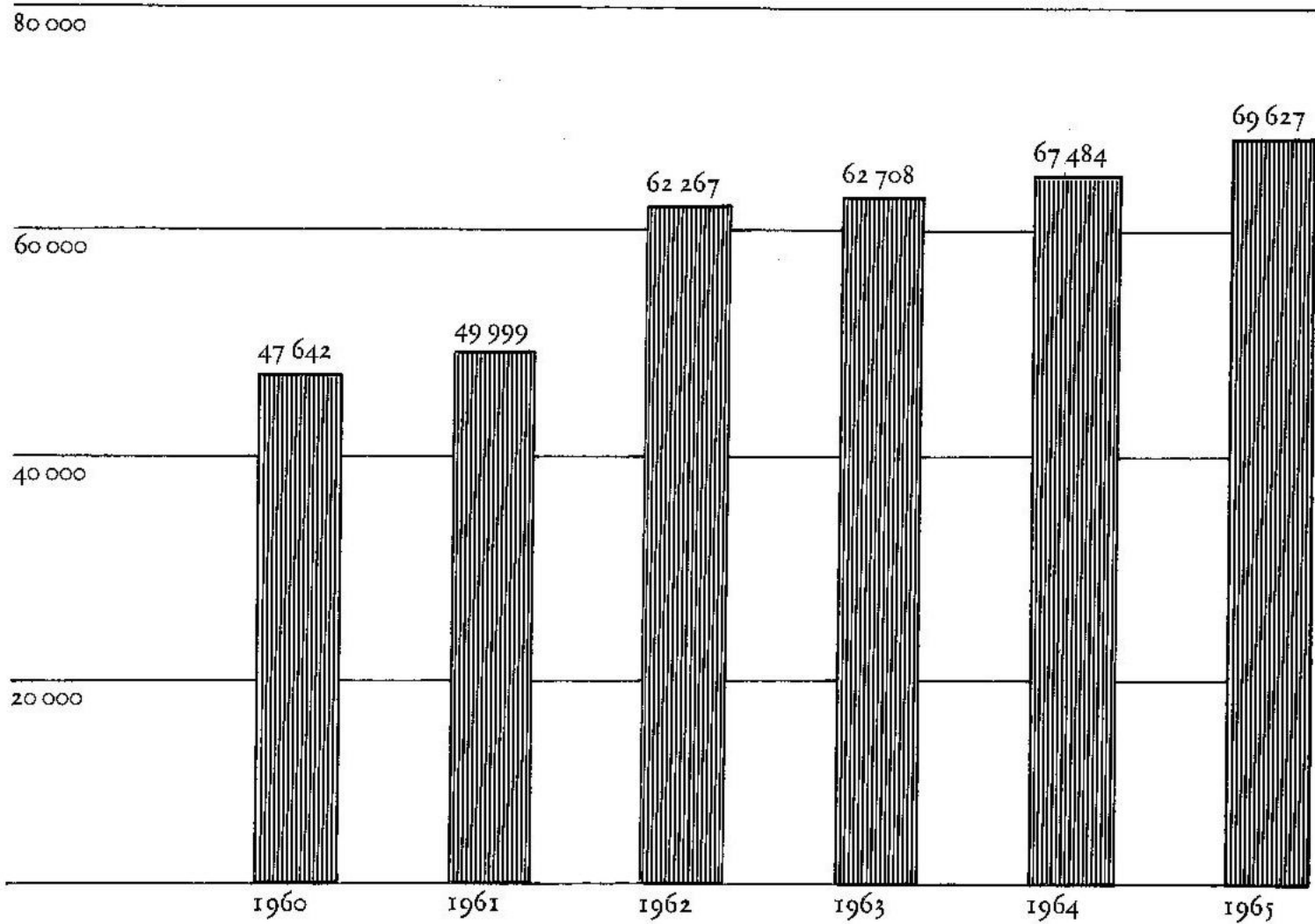
Belegkontrolle und Prüfung der Kassa-, Bank-, Postscheck- und andern Guthaben ergaben deren Richtigkeit. Die Darstellung des Rechnungsergebnisses und die Bewertung der Vermögensbestände entsprechen den kaufmännischen Grundsätzen sowie den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften.

Gestützt auf unsere umfassenden Kontrollarbeiten können wir der Generalversammlung der Alpar AG empfehlen, die Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz zu genehmigen und den Verwaltungsorganen, unter bester Verdankung der geleisteten Dienste, Entlastung zu erteilen.

Die Kontrollstelle: O. Moser F. Brignoni

Bern, den 27. Mai 1966

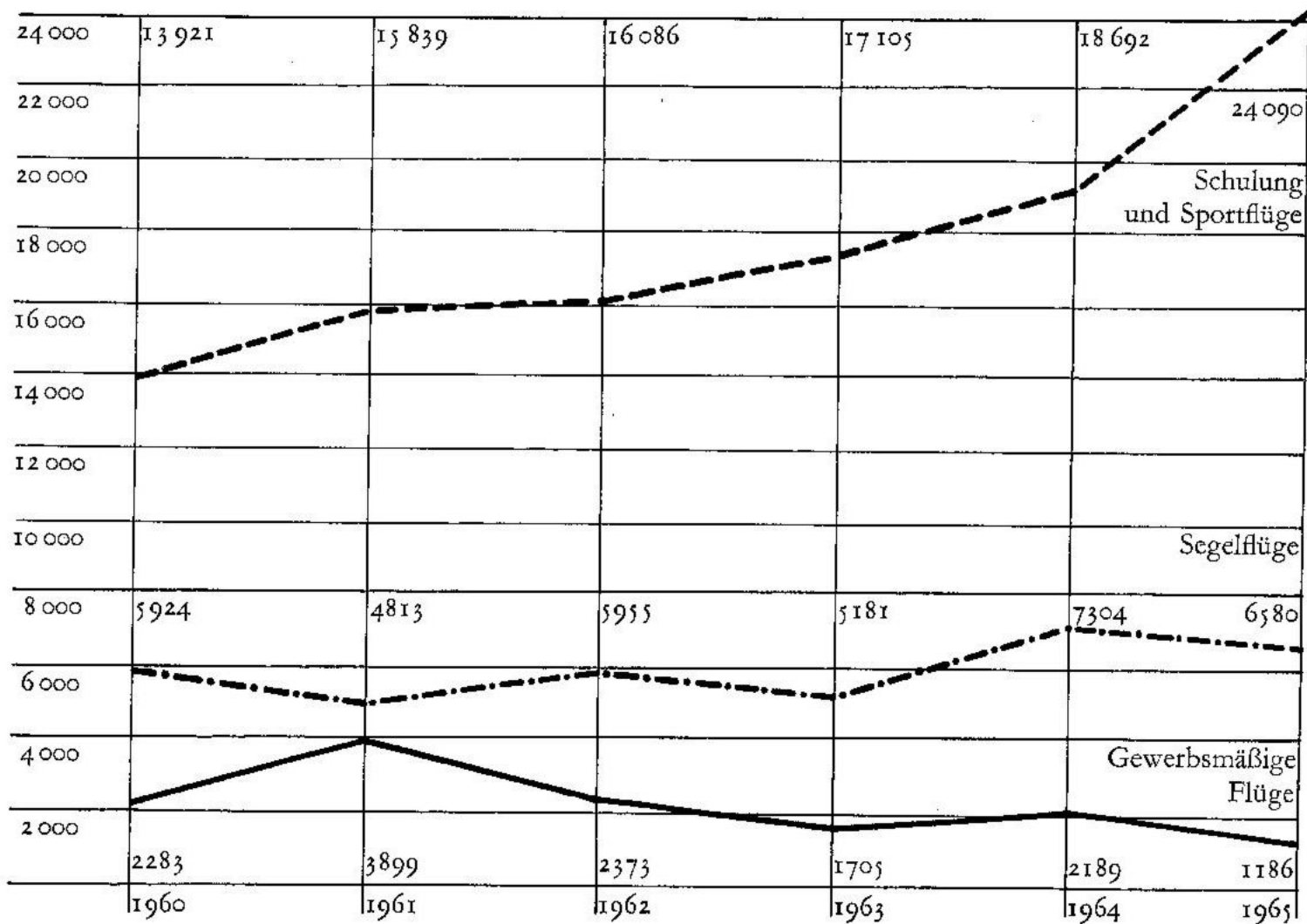
Flugplatz Bern	Verkehrsausweis 1965		
	1965	1964	1963
1. <i>Linienverkehr</i> (Bewegungen)	807	—	564
Passagiere	11 847	—	8 840
Fracht kg	121 674	—	53 300
2. <i>Bedarfsverkehr</i> Transportflüge (Bewegungen)	455	551	527
Passagiere	3 642	3 894	2 652
Fracht kg	54 193	52 529	39 560
3. <i>Bedarfsverkehr</i> Andere Flüge (Bewegungen)	108	129	136
Passagiere	69	71	100
4. <i>Rundflüge</i> (Bewegungen)	1 764	1 042	892
Passagiere	1 765	1 356	1 365
5. <i>Privatflugwesen</i> (Bewegungen)	24 133	17 376	19 422
Passagiere	10 891	8 633	8 381
6. <i>Luftamtflüge</i> (Bewegungen)	3 274	2 999	3 529
Passagiere	1 023	789	571
7. <i>Militärflüge</i> (Bewegungen)	712	1 949	1 990
8. <i>Schulungsflüge</i> (Bewegungen)	35 442	27 535	24 655
9. <i>Segelflüge</i> (Bewegungen)	13 160	14 864	10 362
10. <i>Helikopterflüge</i> (Bewegungen)	2 960	3 582	359



Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes 1965
(in Klammern Zahlen des Jahres 1964)

	Starte	Flugstunden	Passagiere
<i>A. Motorflug</i>			
1. Werk- und gewerbsmäßige Flüge			
a) Rundflüge	874 (480)	331.09 (232.34)	2 153 (1 274)
b) Gletscherflüge	—	—	—
c) Taxiflüge	160 (379)	126.25 (263.27)	232 (475)
d) Photoflüge	50 (40)	28.27 (34.11)	67 (49)
e) Werkflüge	102 (131)	29.46 (40.13)	—
Total a-e	1 186 (2 189)	515.46 (799.40)	2 452 (2 338)
2. Sportflug und Schleppflüge			
a) Schulflüge	18 088 (11 583)	2 268.43 (1 832.42)	
b) Trainingsflüge	2 611 (3 237)	1 082.10 (1 088.34)	
c) Schleppflüge	3 391 (3 824)	435.14 (533.11)	
	24 090 (18 692)	3 786.07 (3 454.27)	
<i>B. Segelflug</i>			
a) Schulflüge	4 983 (5 063)	1 013.49 (700.34)	
b) Trainingsflüge	1 597 (2 241)	770.04 (2 429.44)	
	6 580 (7 304)	1 783.53 (2 429.44)	

Streckenflüge Segelflug: 23 Flüge mit 3 150 Streckenkilometern (85 Flüge mit 8620 Streckenkilometern)



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1965

Flugzeuge	Immatri.	Baujahr	Plätze	Motor	Radio	Verwendung
Twin Bonanza H-50	HB-GAY	1960	7	Lycoming, 2 × 340 PS	FKVI	CRST
Bonanza C-35	HB-EGB	1951 1963+	4	Continental, 225 PS	FKVI	CRST
Cessna 172	HB-CMR	1964	4	Continental, 145 PS	FKV	RST
Cessna 172	HB-CRD	1957 1964*	4	Continental, 145 PS	FK	RST
Super-Cub PA-18	HB-ORC	1958 1964*	2	Lycoming, 150 PS	F	Sch STG
Super-Cub PA-18	HB-ORH	1960	2	Lycoming, 150 PS		Sch
Piper-Cub J-3C	HB-ALP	1944 1964*	2	Continental, 90 PS		ST
Piper-Cub J-3C	HB-OIA	1944 1963*	2	Continental, 90 PS		ST
Piper-Cub J-3C	HB-OSW	1945 1961*	2	Continental, 90 PS		ST
Piper-Cub J-3C	HB-OWV	1944 1960*	2	Continental, 90 PS		ST
Piper-Cub J-3C	HB-OWZ	1944 1960*	2	Continental, 65 PS		ST
Bücker 131 Jungmann	HB-URB	1939 1960*	2	Hirth, 105 PS		TA
Stinson Sent. L-5	HB-TRY	1942	2	Lycoming, 190 PS		Sch

Segelflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1965

Flugzeuge	Immatri.	Baujahr	Plätze	Radio	Verwendung
Skylark T 50, IV	HB-748	1963	1	F	LT Eig. SGB
Ka 6 CR	HB-796	1962	1		LT
Ka 7	HB-709	1961	2		LTS
Ka 8 B	HB-713	1961	1	F	LT Eig. SGB
Ka 8 B	HB-701	1961	1	F	LT
Ka 8 B	HB-663	1959 1965**	1		LT
Rhönlerche II	HB-696	1961 1963*	2		TS
Rhönlerche II	HB-664	1959 1963*	2		TS
Rhönlerche II	HB-608	1958	2		TS
Rhönlerche II	HB-572	1956 1962*	2		TS

+ Modifikation

* Totalrevision

** Teilrevision

F Funk (Radiotelephonie)

K Radio-Kompaß

L Leistungsflug

V VOR

I ILS

C Charterflug/Taxi

R Rundflug

S Schulung

T Training

A Akrobatik

Sch Flugzeugschlepp

G Gebirgsflug



Segelflugschulung



Blindflugschulung



Theorie



Linktraining



ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern

Telephon (031) 54 31 44
 Telex 32.111
 Postadresse:
 Postfach, 3122 Kehrsatz

Fliegerschule
 Taxiflüge
 Photoflüge
 Rundflüge

Krankentransporte
 Technischer Dienst
 Handlingorganisation
 Busservice