



Alpar Jahresbericht 1966

Alpar Jahresbericht 1966

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG Bern
38. Jahresbericht 1966

Organe 1966

Verwaltungsrat

- Präsident: * M. Wirz, dipl. Bauing., Bern
Vizepräsident: * H. Huber, Regierungsrat, Bern
Mitglieder: * Ed. Cardinaux, Direktor, Bern
* Prof. W. Furrer, Direktor, Bern
* Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern
F. Anderegg, Vorsteher, Bern
M. Brenner, Fabrikant, Thun
J. Gauer, Hotelier, Bern
F. Grütter, Gemeinderat, Bern
Dr. E. Jaberg, Regierungsrat, Bern
Dr. K. Kohli, Direktor, Bern
H. Morgenthaler, Gemeinderat, Bern
Ch. Parisod, Geschäftsführer, Bern
* Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle

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

Direktion

- Direktor: Hch. Pfändler, Bern

Einleitung

Das Berichtsjahr stand hauptsächlich im Zeichen des mit-ten im Vorjahr wiederaufgenommenen Linienverkehrs, welcher Bern erstmals während voller zwölf Monate einen regelmässigen Luftverkehrsanschluss brachte. Die Anstrengungen der Alpar richteten sich deshalb in erster Linie auf die Gewährung einer reibungslosen Abwicklung dieses Luftverkehrs, der sich erfreulich weiterentwickelte. Mit der Swissair wurden Verhandlungen über die Erweiterung des Berner Linienverkehrs geführt; auf das Frühjahr 1967 steht eine zweite Tagesverbindung mit Zürich und eine tägliche Direktverbindung mit Paris in Aussicht. Am 29. November konnte der 25 000. Flugpassagier des Berichtsjahres (Linien- und Charterverkehr zusammen) gefeiert werden.

Im Rahmen des «Rendez-vous der Welt», einer durch den Kramgassleist organisierten internationalen Veranstaltung, führte die Alpar am 11. Juni 1966 ein grosses Flugmeeting durch, welches starke Beachtung fand und sehr gut besucht wurde.

Luftverkehr Bern-Belpmoos

Berner Linienverkehr

Bern war im Jahre 1966 erstmals ganzjährig an das Netz der internationalen Fluglinien angeschlossen durch zwei tägliche Diagonalflüge Genf-Bern-Zürich und Zürich-Bern-Genf. Die Balair flog diese Linien für die Swissair mit dem Flugzeug Fokker F 27 Friendship.

Die Fokker Friendship konnte ab Genf und Zürich mit voller Auslastung, das heisst mit 44 Passagieren operieren; ab Bern waren aber höchstens 36 Passagiere zugelassen, weil infolge der ungünstigen Wannenlage des Flugplatzes Belpmoos vom Eidgenössischen Luftamt Abflugbeschränkungen auferlegt wurden. Dadurch konnten die verfügbaren Passagierplätze im Maximum zu 80% ausgenützt werden.

Der Flugplan war im Verlaufe des Jahres einigen geringfügigen Zeitverschiebungen unterworfen:

1. Januar 1966 bis 31. März 1966

10.15	ab	Genf	↑	an	15.30
10.50	an	Bern		ab	14.55
11.20	ab	Bern		an	14.35
11.50	an	Zürich	↓	ab	14.05

1. April 1966 bis 31. Oktober 1966

10.05	ab	Genf	↑	an	16.40
10.40	an	Bern		ab	16.05
11.10	ab	Bern		an	14.05
11.40	an	Zürich	↓	ab	13.35

1. November 1966 bis 31. Dezember 1966

10.10	ab	Genf	↑	an	16.05
10.45	an	Bern		ab	15.30
11.15	ab	Bern		an	14.25
11.50	an	Zürich	↓	ab	13.50

Das Verkehrsergebnis ist befriedigend: Von 1452 geplanten Flügen sind 51 ausgefallen; die Regelmässigkeit erreichte somit über 96%. Bei 38 ausgefallenen Kursen lagen technische Gründe vor; wegen des Wetters musste nur auf 13 Kurse verzichtet werden, dabei waren mehrheitlich die Wolkenuntergrenzen zu tief oder die Windverhältnisse ungeeignet für eine Landung.

Im Passagierverkehr wurden 22 601 Reisende registriert, die von Bern abflogen oder in Bern ausstiegen. Davon waren rund 70% Auslandsreisende; die restlichen 30% reisten nach Zürich oder Genf und von dort nach Bern zurück.

Die Auslastung der einzelnen Strecken war unterschiedlich: Die Verbindungen mit Zürich brachten rund dreimal mehr Passagiere als diejenigen mit Genf. Der Grund liegt offensichtlich in den bedeutend weniger zahlreichen Fluganschlüssen in Genf. Die gesamte Platzbelegung ergab im Jahresdurchschnitt 40% der möglichen Auslastung, wobei in den Sommermonaten auf der Etappe Bern-Zürich-Bern ein Auslastungsgrad bis zu 70% erreicht wurde, was als überraschend hoch bezeichnet werden darf. Neben dem Berner «Eigenverkehr» (Quell- und Zielverkehr) wurden noch 3600 Transitpassagiere zwischen Genf und Zürich oder umgekehrt befördert.

Der Luftfrachtverkehr hat ungefähr im gleichen Masse zugenommen wie die Passagierzahlen. Im Vergleich zum Vorjahre beträgt die relative Zunahme rund 30%. Von den 259 beförderten Tonnen entfielen rund 69% auf den Import.

Bedarfsluftverkehr

Der Charterverkehr hat im Berichtsjahr eine erfreuliche Strukturwandlung erfahren: erstmals wurden Kettenflüge von England nach der Schweiz durchgeführt, mit welchen ausländische Gäste zu einem meistens zweiwöchigen Ferienaufenthalt in unser Land gebracht wurden. Der grösste Teil verbrachte den Aufenthalt im Berner Oberland, die Minderheit reiste an den Vierwaldstättersee. Die Balair führte mit der Fokker Friendship in 35 Flügen von und nach Gatwick (London) 1438 Passagiere. Am Jahresende setzte erstmals eine ausländische Charterfluggesellschaft, die englische Autair Ltd., in zwei Flügen englische Touristen in Bern ab, welche vorab in Adelboden Winterferien verbrachten. Das total 10 Flüge umfassende Winterprogramm dieser Gesellschaft dauert bis zum April 1967. Die mit 52 Passagierplätzen ausgestattete Maschine H.S. 748, ein Turbopropflugzeug, Klasse Fokker Friendship, wies bald eine erstaunlich gute Besetzung auf.

Daneben flogen die Globe Air und die Balair mit schweizerischen Feriengästen vom Mai bis Oktober nach Palma de Mallorca. Die Flüge der Globe Air sind leider wegen der für ihre Flugzeuge Dart Herald schwer ins Gewicht fallenden Abflugbeschränkungen ab Bern weiter zurück-

gegangen. Die notwendigen Zwischenlandungen in Genf für die Aufnahme von Betriebsstoff machen die Operation uninteressant. Vor allem der Charterverkehr, welcher auf einen hohen Auslastungsgrad angewiesen ist, kann sich im Belpmoos nicht entwickeln. Volkswirtschaftlich könnte er für unsere Region aber von eminenter Bedeutung sein. Gesamthaft wurden im Charterverkehr in 210 Flügen 3937 Passagiere von und nach Bern befördert, was einer Zunahme von rund 8% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Der Frachttransport im Charterverkehr wurde hauptsächlich von englischen Fluggesellschaften mit DC-3-Flugzeugen durchgeführt und erreichte total 54 Tonnen.

Flugplatzbetrieb

Die Abteilung Flugplatzbetrieb betreute in unveränderter Weise sämtliche Belange des Flugplatzes; den Unterhalt und die fortwährende Betriebsbereitschaft der Anlagen, die Überwachung und Leitung des Verkehrsablaufes, den Dienst an den Flugplatzbenützern sowie den Betriebsstoffausschank und die Autokursverbindung mit der Stadt. Ohne Einrechnung des Personals der Radio-Schweiz AG, welche den Flugsicherungsdienst versieht, umfasste die Abteilung Flugplatzbetrieb 21 Angestellte. Bei diesem vermehrten Personalbestand machte sich ein erhöhter Wechsel bemerkbar. Als Hauptgrund wurde bei Austritten die starke Beanspruchung für Sonntagsdienste angeführt.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Der 1965 erfolgte Ausbau der Flugplatzanlage bewährte sich in allen Teilen, besonders auch die Pistenbefeuerung. Durch geeignete Pflege konnte auch der Zustand der Rasenflugpiste und der Rasenabstellflächen verbessert werden. Mit bescheidenen Mitteln wurden bei der Passagierabfertigung auf dem Vorplatz Rosenbeete angelegt und der übrige Blumenschmuck vergrössert sowie einige neue Beschriftungen angebracht. Die neugestalteten Passagier-Abfertigungsräume erwiesen sich zwar als zweckmässig in der Anlage, genügten aber oft nicht bei der Abfertigung von grösseren Reisegruppen. Der Abflugtrakt wird nochmals umgestaltet werden müssen, damit wir den Passagieren insbesondere bei schlechtem Wetter genügend Raum bieten können.

Im April konnte die neue Telephonzentrale in Betrieb genommen werden, welche gleichzeitig mit einem Informationsschalter versehen wurde. Eine von der Rettungsflugwacht erworbene ältere Holzbaracke wird nach entsprechendem Ausbau die Fliegerschule beherbergen. Ungenügend ist nach wie vor der vorhandene Raum für die Einstellung von Flugzeugen. Ein geplanter neuer Segelflughangar konnte mangels Finanzierungsmöglichkeit noch nicht erstellt werden. Der ständig anwachsenden Zahl von privaten Flugzeugbesitzern bleibt nur die Möglichkeit, selber Hangars zu bauen, wenn der Flugplatz keine zur Verfügung stellen kann. Ungelöst bleibt weiterhin der Ausbau der Werft, für den verschiedene Projektstudien verfasst wurden. Kostspielige Investitionen im alten Holzhangar vermögen nicht zu befriedigen. Die provisorische

Heizanlage der Werft mit den zwei Heissluftgeräten musste aus feuerpolizeilichen Gründen trotzdem saniert werden. Im grossen Hangar ist der Heizungskamin neu aufgebaut worden, während andere Kamine teilweise revidiert werden mussten. Die Feuerpolizei hat an verschiedenen kleinen Heizstellen Verbesserungen vorgeschrieben.

Die Ablieferung der Geräte aus dem Beschaffungsprogramm 1965 schritt weiter fort, so dass praktisch nur noch die Installation des VHF-Peilers und die Montage der definitiven Steueranlage für die Pistenbeleuchtung aussteht. Mit dem neuen Staublöschgerät PLF 750, auf einem Unimog-Fahrzeug montiert, konnte der Feuerwehr- und Rettungsdienst wertvoll verbessert werden, wenn auch die heute vorhandenen Löschmittel für Flugzeugkatastrophen noch weit unter der wünschbaren Dotation liegen. Der Einbau der Notstromgruppe, die Installation der hochintensiven Pistenschwellen-Blitzlichter (Strobe lights) sowie die Inbetriebnahme der 7-Kanal-Registrieranlage brachten für den Flugsicherungsdienst die lange erwartete Verbesserung.

Die vorhandenen Abfertigungsgeräte genügten für den bisherigen Luftverkehr. Im Hinblick auf die bevorstehende Erweiterung mussten zusätzliche Geräte bestellt werden.

Gesamthaft gesehen, besteht bei den Flugplatzanlagen nach wie vor ein enormer Nachholbedarf, weil besonders im Gebäudeunterhalt und in der Bereitstellung von weiteren Hochbauten für Büros, Arbeits- und Einstellräume während Jahren Zurückhaltung geübt worden ist. Dieser Mangel wirkt sich negativ aus. Die einzelnen Arbeitsplätze sind mehrheitlich zu klein bemessen, zu viele Angestellte

müssen denselben Platz miteinander teilen. Gerätschaften und Flugzeuge müssen teilweise gemischt unterstellt werden, um eine äusserste Ausnützung des Raumes zu ermöglichen, was das Manövrieren der Flugzeuge behindert. Diese Mängel wirken sich auf den ganzen Betrieb negativ aus.

Die Frage der Bereitstellung von öffentlichem Parkplatz für Strassenfahrzeuge ist dringlich. Der Flugplatz wird mit dem ständig anwachsenden Luftverkehr immer mehr zu einem Ausflugsort. Hunderte von Personen säumen an Wochenenden den Flugplatzrand. Beim Flughafenkopf werden Hunderte von Wagen an ungeeigneten Orten abgestellt. Die Zufahrtsstrasse vom Augut zur Abfertigungsbaracke musste mit einem Parkverbot belegt und der Publikums-Zuschauerraum provisorisch als zusätzliche Parkfläche hergerichtet werden. Die Sanierung der Zufahrtsstrasse und die Erstellung einer Kanalisation gehören weiterhin zu den dringlichsten Bedürfnissen. Für beides bestehen Projekte, deren Verwirklichung von den zuständigen Behörden geprüft wird. Wir hoffen, dass trotz der Kapitalknappheit bald ein angemessener Schritt vorwärts getan werden kann.

Flugpolizei

Der Flugpolizeidienst wird durch Personen mit eigener fliegerischer Erfahrung versehen. Erstmals wurde neben den drei eingesetzten Alparangestellten mit Erfolg auch ein Hilfsflugehrer beigezogen, um die Erfüllung dieses Dienstes während der ganzen Öffnungszeit des Flughafens

zu gewährleisten. Die Überwachung der Betriebsbereitschaft der Flugplatzanlage verlangt vermehrt das Wegweisen von Personen, die das Flugplatzgelände unberechtigterweise betreten, weil keine Einzäunung vorhanden ist. Die im Interesse der Lärmbekämpfung angeordnete zeitliche Beschränkung gewisser Flugarten und die Einführung neuer räumlicher Vorschriften wurden praktisch überprüft und am Jahresende bereinigt. Sie erwiesen sich – vom Flugplatz aus beurteilt – als zweckmässig und wurden vom Eidgenössischen Luftamt genehmigt. Durch die Festsetzung bestimmter Tagesflugzeiten für besonders störend empfundene Flugbetriebsarten, wie beispielsweise den bewegungsintensiven Schulvoltenbetrieb, wird eine zeitweise Entlastung angestrebt, die sich unter anderem in der Respektierung einer Mittagsruhe von $1\frac{1}{2}$ Stunden (12.15 bis 13.45 Uhr) auswirkt. Dabei wurden im Sinne der Betriebskonzession dem öffentlich zugelassenen Luftverkehr keine Beschränkungen auferlegt, sondern in erster Linie lokale Betriebsarten erfasst. Die auf dem Belpmoos ansässigen Fliegerkreise haben sich den ihnen auferlegten Beschränkungen diszipliniert unterzogen. Die Stellungnahmen der Lärmgegner, insbesondere aus der Gemeinde Muri, und der fliegerischen Organisationen haben sich in den weiteren Verhandlungen der Lärmbekämpfungskommission leider zunehmend verhärten.

Flugsicherung, Fluginformation und Wetterdienst

Der ständig dichter werdende, mit Funk geleitete Verkehr (rund 40 000 Bewegungen, wovon 5000 nach Blindflugregeln) erfordert eine stetige Anpassung im Personalbestand. Die mit diesen Diensten beauftragte Radio-Schweiz beschäftigte vier Verkehrsleiter und eine Telegraphistin in festem Anstellungsverhältnis. Daneben wurden von April bis Ende Oktober eine zweite Telegraphistin zugezogen und rund hundert Arbeitstage durch zusätzliches Aushilfspersonal geleistet.

Der Juni war der verkehrsreichste Monat mit 5473 über Funk geleiteten Bewegungen (1965: August mit 4265 Bewegungen). Der verkehrsreichste Tag wurde am 22. Juni 1966 mit 404 Bewegungen verzeichnet.

Der Anteil des Linienverkehrs macht am gesamten Blindflugbetrieb gemessen etwa 27 % aus. Wegen der dürftigen Radionavigationshilfen (Funkfeuer Schüpberg und Muri) ergaben sich hin und wieder Wartezeiten für die Kursflugzeuge, wenn der Anflugsektor bereits durch andere Flugzeuge belegt war. Radio-Schweiz weist darauf hin, dass bei schlechtem Wetter die Aufnahmefähigkeit des Flughafens wegen der im gleichen Sektor erfolgenden An- und Wegflüge rasch unzureichend wird; sie verlangt bei andauernder Zunahme des Verkehrs die Bereitstellung neuer und besserer Hilfsmittel.

Technisch konnten zwar einige Verbesserungen eingeführt werden. Im Frühjahr wurden die in Märchligen installierten Sende- und Empfangsanlagen mit der neuen Fernsteuerung in Betrieb genommen. Am 5. Mai erhielten der Platz- und Anflugverkehrsleitdienst getrennte Fre-

quenzen, 118.9 bzw. 124.35 MHz. Am 15. September begann das neue Philips-Registriergerät mit 7 Aufnahme-kanälen zu laufen, welches neben sämtlichen Sprechfunk-kanälen der Verkehrsleitung und der direkten Telephon-leitung mit den Bezirksleitstellen Zürich und Genf auch die sprechende Uhr der PTT laufend aufzeichnet, was für die Beweissicherung bei allfälligen Vorkommnissen notwendig ist. Schliesslich wurde der für die Leitung der auf der Rasenpiste (ohne Funk) verkehrenden Flugzeuge vorgesehene Pistenwagen mit erheblicher Verspätung erst gegen Jahresende abgeliefert. Die Wetterausgabestelle wurde im November 1965 durch Anschluss eines eigenen Fernschreibers direkt mit der Flugwetterzentrale Kloten verbunden und wird nun laufend mit Flugwetterangaben europäischer Stationen beliefert. Nach wie vor muss aber angestrebt werden, ein Gerät für direkte Übermittlung aktueller bildlicher Wetterkarten zu erhalten, welche erst eine umfassende Orientierung der Besatzungen gestatten.

Flugplatzservice

Das abgelaufene Betriebsjahr war für das Personal der Abteilung Platzbetrieb eine Periode der Bewährung im Hinblick auf die bevorstehende Erweiterung des Linienverkehrs, der vermehrten Einsatz und weitere Mittel erfordert. Für die Abfertigung des Charterflugverkehrs an Wochenenden musste wiederum Aushilfspersonal beigezogen werden. Mit zwei freundlicherweise von der Swissair zur Verfügung gestellten Mitarbeitern konnte die durch

den Austritt von zwei Abfertigungsbeamten entstandene Lücke überbrückt werden. Aufgrund dieser Erfahrungen hat sich die Swissair entschlossen, grundsätzlich in Zukunft einen ihrer Angestellten als Stationsleiter einzusetzen, dessen Besoldung der Alpar aber belastet wird. Er wird den gesamten Abfertigungsdienst des Luftverkehrs leiten und einen engen Kontakt zwischen der Alpar und der Swissair gewährleisten.

Reichlich Arbeit erforderten für die Platzarbeiter neben der Abfertigung von Verkehrsflugzeugen auch die Bedienung der übrigen Flugzeuge und die laufenden Unterhaltarbeiten an Geräten und Flugplatzanlagen. Besondere Aufmerksamkeit verlangte bei dem bestehenden Raummangel das Hangarieren der Flugzeuge. Teilweise ungenügende Tankfahrzeuge erschwerten die Arbeit im Treibstoffausschank. Die Bemühungen um die schon längst gewünschte Übertragung dieses Betriebszweiges an eine Benzinfirma wurden inzwischen intensiviert. Mit dieser Änderung könnten voraussichtlich auch die in Bern immer noch prohibitiv hohen Kerosenpreise denjenigen auf anderen Flughäfen angepasst werden. Die ab Sommer auch für private Auslandsflüge gewährte Zollrückerstattung für Treibstoffe wurde als erfreuliche Massnahme verzeichnet. Der Autozubringerdienst litt neben häufigen Fahrzeugstörungen auch an einer wie in den vorangegangenen Jahren ungenügenden Auslastung. Es sind Verhandlungen eingeleitet worden, welche die Umstellung des Passagierzubringerdienstes vom Autocarbetrieb zum Taxi-Zubringerservice zum Ziel haben.

Die Stationierung eines Zollbeamten während der dem Linienverkehr angepassten Hauptverkehrszeiten wirkte

sich sehr vorteilhaft auf den Verkehrsablauf aus. Unge-
nügend sind die Verhältnisse nach wie vor in den Rand-
zeiten, wo die Beamten von Fall zu Fall auf den Flug-
platz geholt und wieder zurückgebracht werden müssen.
Erneute Verhandlungen mit den zuständigen Zollbehör-
den berechtigen zur Hoffnung, dass in absehbarer Zeit,
bei weiter ansteigendem Luftverkehr, während der vollen
Betriebszeit des Flughafens ein Zollbeamter anwesend sein
wird. Die Zusammenarbeit mit den Zollbeamten wie auch
mit den in der Passkontrolle eingesetzten Kantonspolizi-
sten und der den Luftfrachtdienst versiehenden Firma
Kehrl & Oeler war wiederum gut.

Flugbetrieb der Alpar

Flugpersonal

Die Alpar beschäftigte im Motorflug 3 eigene Piloten, von
denen 2 fest der Flugpolizei zugeteilt waren. Weitere 12
Piloten aus der Firma und von privater Seite halfen im
Rundflugbetrieb und teilweise in der Flugschule aus. Im
Segelflug wurde ein neuer junger Fluglehrer eingestellt,
welcher aber im Herbst von seinem Posten in den Abfer-
tigungsdienst versetzt werden musste, weil der Segelflug-
betrieb diese Kostenbelastung nicht mehr weiter tragen
konnte. In der Segelflugschulung waren noch 13 neben-
amtliche Fluglehrer tätig.

Flugzeugpark

Der Motorflugzeugpark erfuhr im Berichtsjahr folgende
Veränderungen: Mit der noch im Vorjahr erfolgten Be-
schaffung einer zweiten Super-Cub-Maschine (HB-ORH)
konnte das noch verbliebene alte Schleppflugzeug Stinson
Sentinel (HB-TRY) ebenfalls abgestossen werden. Sein
Lärm beim Flugzeugschlepp ist immer wieder beanstandet
worden. Für die Anpassung in der Flugschulung wurde
eine zweiseitige Cessna-150 HB-CBH angeschafft, welche
sich bald grossen Zuspruches erfreute (Bild).

Für den Segelflug ist zu Jahresbeginn das im Erneuerungs-
programm vorgesehene zweite Hochleistungsflugzeug
Ka-6 CR (HB-808) angeschafft worden. Dadurch hat der
Segelflugpark die vor einigen Jahren mit der Segelflug-
gruppe bearbeitete «Idealform» erreicht.
Die Einzelheiten über den Bestand des Alparflugzeugpar-
kes finden sich auf den Seiten 19 und 20.

Flugschule

Im Motorflug haben bei weniger zahlreichen Flügen die
Flugstunden leicht zugenommen, während im Segelflug
ein empfindlicher Rückgang zu verzeichnen ist (42 % we-
niger Flüge, 60 % weniger Flugstunden).
Das Ausbildungsprogramm der Flugschule umfasste fol-
gende Kurse:

- Motorflug = 9 Kurse fliegerische Vorschulung und Weiterbildung (FVS)
 - 2 Kurse fliegerische Grundschulung von angehenden Flugverkehrsleitern
 - 3 Kurse für die theoretische Ausbildung von Privat-, Berufs- und Blindflugpiloten
- Segelflug = 3 Kurse fliegerische Vorschulung (FVS)
 - 4 Kurse mit Privatschülern

Daneben wurde eine Anzahl privater Schüler individuell ausgebildet. Die Zahl der erfolgten Brevets betrug im Motorflug 60, im Segelflug 16.

Der Flugbetrieb verlief leider nicht ohne Schäden. Am 5. April rollte ein Flugschüler mit einem Piperflugzeug in einen parkierten Lastwagen, wobei der Flügel beschädigt wurde. Am 7. November wurde bei einer durchgesackten Landung das Fahrwerk eines Piper-Cubs beschädigt. Am 8. November ist in Marseille bei starkem Mistralsturm das Flugzeug Twin Bonanza in ein Hindernis weggeschoben worden, was die Beschädigung der Hecksteuer zur Folge hatte. Am 3. Mai wurde ein der Segelflugschule Thun vermietetes Segelflugzeug «Rhönlerche» bei einer Notlandung stark beschädigt, und am 4. Juli erlitt ein gleiches Flugzeug im Segelfluglager der SG Bern in Saanen eine erhebliche Beschädigung.

Gewerbmässiger Flugbetrieb

Die Grundlage bilden nach wie vor die Rundflüge, bei denen praktisch in gleichviel Flugstunden die gleiche Anzahl Passagiere befördert wurden wie im Vorjahr. Hingegen ist der Taxiflugbetrieb weiterhin zurückgegangen,

was einerseits auf das abnehmende Interesse im Raume Bern durch Ausbau des Linienverkehrs und andererseits die Verminderung der Aufträge durch die Schweizerische Rettungsflugwacht zurückzuführen ist, welche sich in Zürich an einem Transportflugzeug beteiligt hat. Das zeitweise Fehlen von Piloten mit Blindflugerfahrung hat diese negative Entwicklung noch begünstigt. Die weiteren Anstrengungen werden sich in erster Linie auf eine Erweiterung des Rundflugbetriebes erstrecken müssen.

Flugzeugvercharterung (Trainingsflüge)

Die Piloten charterten bei der Alpar Motorflugzeuge mit einem leicht höheren Flugstundenergebnis, wogegen im Segelflug die Anzahl der Flüge ebenfalls zurückgegangen ist. Die Alpar muss sich bemühen, bei der stetig wachsenden Konkurrenz in der Flugzeugvercharterung ein attraktives Angebot an zeitgemässen Flugmaterial aufrechterhalten zu können. Die Zusammenstellung des Flugzeugparkes wird sorgfältig zu überprüfen sein. Dabei spielen Qualität und Kundenservice eine bedeutende Rolle.

Flugstatistik

Die Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes sind auf Seite 18 dargestellt.

Das neue zweiplätzig Schulflugzeug Cessna-150



Technischer Betrieb

Die Technische Unterhaltsabteilung der Alpar AG beschäftigte im Berichtsjahr 13 Angestellte, wovon 2 die administrativen Büroarbeiten besorgten und 11 als Fachspezialisten in den technischen Werkstätten arbeiteten. Die Tätigkeit umfasste den Unterhalt von Alpar-eigenen und Kundenflugzeugen sowie Radiogeräten, Materialprüfungen und Fallschirmfaltungen. In Anlehnung an die Organisation industrieller Produktionsbetriebe wurde auf die 5-Tage-Woche umgestellt. An Samstagen und Sonntagen stand jeweils ein Mechaniker im Dienst für einen allfälligen Spontaneinsatz im Flugbetrieb, das heisst für die Behebung einfacher Mängel. Die technische Kontrolle während des Zwischenhaltes des Kursflugzeuges Fokker Friendship wurde weiterhin durch Flugzeugmechaniker durchgeführt. Der Pikettmechaniker wurde ausserdem im Abfertigungsdienst der Abteilung Platzbetrieb eingesetzt.

Ähnlich wie mit der Cessna-Flugzeugvertretung konnte Mitte Jahr mit der Firma Transair SA in Colombier, Vertreterin der Beechcraft-Flugzeuge, ein Vertrag für eine engere Zusammenarbeit auf technischem Gebiete abgeschlossen werden. Damit erhielt der Flughafen Bern nun auch eine autorisierte Beech-Service-Station. Diese Vereinbarung wirkte sich bald positiv aus, indem der Alpar verschiedene Unterhaltsarbeiten von Transair-Kunden vermittelt wurden. Besonders erfreulich war der Transair-Auftrag für die Montage von 3 Musketeer-Flugzeugen, welche von den USA in Kisten verpackt direkt auf das Belpmoos geleitet worden waren. Für das kommende Jahr

sind verschiedene weitere Montageaufträge vorgesehen. Solche Arbeiten mit neuem Flugmaterial sind für unser technisches Personal wertvoll.

An über 25 verschiedenen Typen wurden Unterhaltsarbeiten, periodische Kontrollen, Revisionen und Reparaturen ausgeführt. Trotzdem war das technische Werkstattpersonal besonders im vierten Quartal zu wenig ausgelastet. Es fehlte vor allem an einer genügenden Zahl von grösseren Revisionsaufträgen, und es fielen auch keine bedeutenden Aufbauarbeiten an. In dieser Zeit wurden Werkzeuge erstellt und eine neue Materialkartothek geschaffen, deren Nutzen sich erst auf eine spätere Geschäftsperiode auswirken wird. Obwohl die Umsatzsumme von rund Fr. 415 000.— im Vorjahr auf beinahe Fr. 450 000.— angestiegen ist, war eine ausgeglichene Rechnung bei einer Unterbeschäftigung nicht mehr möglich.

Nach wie vor unbefriedigend sind die räumlichen Voraussetzungen im Werftbetrieb. Der provisorisch mit einem Plastikzelt abgeteilte Montageaum konnte noch nicht durch einen festen Einbau ersetzt werden; in verschiedenen Studien wurde das Problem weiterbehandelt, ohne dass ein Entscheid über die Ausführung getroffen werden konnte. Das Vorhaben muss im Rahmen einer Gesamtplanung geprüft werden, welche ihrerseits bei der heutigen Zurückhaltung gegenüber dem Belpmoos hinderlich wirkt. Solange die Alpar in der heutigen Werft arbeiten muss, wird der Arbeitsablauf unökonomisch sein, und die Weiterentwicklung ist gehemmt. Die Möglichkeit, militärische Arbeitsaufträge zu erhalten, wird nicht zuletzt auch von den technischen Einrichtungen abhängig gemacht.

Verwaltung

Am 24. Juni 1966 wurde unter dem Vorsitz des Verwaltungsratspräsidenten, Herrn Marc Wirz, die 18. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre im Flugplatzrestaurant Belpmoos durchgeführt. Sie war von 49 Aktionären mit 4754 Aktienstimmen (84% des Aktienkapitals) besucht. Die Versammlung stimmte den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle zu, genehmigte Jahresbericht sowie Jahresrechnung und erteilte der Verwaltung und Direktion Entlastung. Sie nahm daraufhin Kenntnis von der jüngsten Entwicklung und den Erweiterungsaussichten des Berner Luftverkehrs. Vor der Generalversammlung waren die Teilnehmer zu einem Flug mit dem Fokker Friendship eingeladen worden, der über das westliche Mittelland führte.

Die Verwaltungsgeschäfte sind in 4 Sitzungen des Verwaltungsrates und in einer Sitzung des Verwaltungsrats-Ausschusses erledigt worden. Neben einer Reihe von finanziellen Geschäften, wie Nachzahlungsmodus für das Deckungskapital PVK, Gehaltfragen, Krediterteilung für die Erstellung einer Schulbaracke, Festsetzung der Abschreibungsansätze, Verteilung der Generalkosten, Neuregelung der Hangargebühren, Beschaffung von Autocars usw., wurden vor allem luftverkehrspolitische Fragen behandelt.

Finanzielles

Der Umsatz ist auf beinahe 2,3 Mio Fr. gestiegen. Alle 3 Betriebsabteilungen schliessen mit defizitären Be-

triebsrechnungen ab. Im Flugplatzbetrieb liegt der Fehlbetrag allerdings rund 20% unter dem budgetierten Verlust, weil intensive Sparanstrengungen unternommen wurden und einige geplante Unterhaltsarbeiten nicht mehr ausgeführt werden konnten.

Für den beträchtlichen Ausgabenüberschuss des Flugbetriebes waren folgende Hauptgründe ausschlaggebend: der Segelflugbetrieb schnitt unerwartet schlecht ab; der Taxiflugverkehr ist praktisch zusammengebrochen, ohne dass das kostenintensive Flugzeug Twin Bonanza rechtzeitig hätte verkauft werden können; eine nicht vorausgesehene Forderung der SUVA kostete erhebliche Mehrprämien, und aus früheren Jahren nicht ausgerichtete Entschädigungen mussten nachbezahlt werden. Auch im technischen Unterhaltsbetrieb konnte die Rechnung nicht ausgeglichen werden. Eine empfindliche Unterbeschäftigung veränderte den anfänglich guten Geschäftsgang in eine Verlustrechnung.

Die Verluste in den beiden Abteilungen Flugbetrieb und Technischer Betrieb mögen ihre Ursache zum Teil auch in der rigorosen Umstellung der Betriebsorganisation haben, welche sich in der vergangenen Zeit noch nicht einspielen konnte. Das Verhältnis zu der heute grössten Abteilung Flugplatzbetrieb und zu der Verwaltung ist weiterhin sorgfältig zu überprüfen. Die Sofortmassnahmen zur Behebung der kritischsten Einflüsse sind unverzüglich an die Hand zu nehmen. Dies erfordert die weitere Beschränkung des Flugbetriebes auf die geschäftlich tragbaren Sparten und ein sorgfältiges Abwägen der weiteren Entwicklung der Alpar-Fluggesellschaft. Der technische Betrieb muss dringend den Ausgleich zwischen der Be-

triebsgrösse und dem Auftragsvolumen finden. Die Vorbereitungen zu diesen Massnahmen sind getroffen.

Ausblick

Das Hauptinteresse liegt unverkennbar an der weiteren Entwicklung des bernischen Luftverkehrs. Das bisherige Ergebnis ist ermutigend. Das Jahr 1966 war ein Abschnitt der Bewährung für das Neubegonnene, es folgt ein Jahr der Erweiterung. Die Antwort auf die Bedürfnisfrage steht in Aussicht. Um sie klar zu erteilen, müssen aber die Voraussetzungen noch verbessert werden; der Luftverkehr von Bern stösst heute eindeutig an die Grenzen der ungenügenden Flugplatzanlage. Die grundsätzliche Winter-tauglichkeit des Belpmooses ist für einen vorläufig engen Tagesbereich erwiesen.

Der Erfolg der ersten direkten Auslandverbindung mit Paris ist von ausschlaggebender Bedeutung; sie muss leider mit spürbaren Operationsbeschränkungen starten. Die weitere Anpassung des Linienverkehrs ist stetig zu prüfen, und für die Entwicklung des Charterverkehrs müssen vermehrte Anstrengungen unternommen werden.

Bilanz per 31. Dezember 1966

	<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>
Kassa und Postscheck	21 034.15	Subvention Kanton Bern	81 800.70
Banken	196 448.67	Subvention Stadt Bern	81 030.71
Wertschriften	18 138.80	Kreditoren	31 622.60
Debitoren	225 212.10	AHV, Ausgleichskasse	11 395.85
Subvention Schweiz. Eidgenossenschaft	34 997.50	WUST, Eidg. Steuerverwaltung Bern	5 539.20
Verrechnungssteuer	707.45	Kautionen	3 500.—
Liegenschaften	138 272.15	Fürsorgestiftung Alpar AG	129 632.10
Tankanlagen	1.—	Gutscheine, nicht eingelöste	28 958.—
Funkeinrichtungen	1.—	Darlehen Liegenschaften	43 340.—
Abfertigungsgeräte	1.—	Darlehen Flugzeug Twin Bonanza	102 500.—
Motorflugzeuge	421 270.—	Aktienkapital	565 000.—
Segelflugzeuge	63 186.—	Delkredere	11 260.75
Fahrzeuge	29 236.70	Erneuerungsfonds Flugsicherungsanlage	52 000.—
Feuerwehrmaterial	1.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	28 000.—
Maschinen TD	27 023.05	Rückstellung Funkeinrichtungen und Abfertigungsgeräte	26 513.80
Werkstatteinrichtungen TD	1.—	Rückstellung Beschaffungsprogr. 1965/66	830 000.—
Geräte Radiowerkstätte	1.—	Transitorische Passiven	306 674.55
Büromobiliär und -einrichtungen	31 934.—		
Materialvorräte und Betriebsstoffe	64 539.80		
Beschaffungsprogramm 1965/66	516 117.55		
SUVA Schweiz. Unfallversicherung	19 882.85		
Transitorische Aktiven	350 650.81		
Fehlbetrag Flugbetrieb 1965	75 636.42		
Fehlbetrag Flugbetrieb 1966	59 823.77		
Fehlbetrag Techn. Dienst 1965	25 033.39		
Fehlbetrag Techn. Dienst 1966	19 617.10		
Total Aktiven	2 338 768.26	Total Passiven	2 338 768.26

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1966

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Aufwand	1 250 941.85	
	Ertrag		650 448.—
	Subvention der Stadt Bern		300 246.95
	Subvention des Kantons Bern		300 246.90
Flugbetrieb	Aufwand	677 667.07	
	Ertrag		617 843.30
	Fehlbetrag pro 1966		59 823.77
Technischer Dienst	Aufwand	446 315.60	
	Ertrag		426 698.50
	Fehlbetrag pro 1966		19 617.10
		<hr/> 2 374 924.52	<hr/> 2 374 924.52

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Generalversammlung der Aktionäre werden folgende Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet:

1. Genehmigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung pro 1966.
2. Vortrag des Verlustsaldos 1966 auf neue Rechnung.
3. Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, 8. Mai 1966

Namens des Verwaltungsrates der Alpar, Flug- und
Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

M. Wirz

Der Direktor:

H. Pfändler

Bericht der Kontrollstelle

Als Mitglieder der Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1966 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst, ohne Vortrag des Ergebnisses vom Vorjahr von Fr. 204 524.32, mit einem Ausgabenüberschuss des Flugbetriebes von Franken 59 823.77 und des technischen Dienstes von Franken 19 617.10.

Die Rechnung des Flugplatzbetriebes erscheint nach Berücksichtigung der ordentlichen Beiträge von Kanton Bern und Einwohnergemeinde Bern mit je Fr. 300 247.— ausgeglichen.

Die Sonderbeiträge von Kanton und Gemeinde für das Ausbau- und Materialbeschaffungsprogramm von Franken 830 000.— wurden im Berichtsjahr mit dem Betrag von Fr. 314 199.95 für Investitionen beansprucht; die noch verfügbaren Beträge belaufen sich auf Fr. 313 882.45.

Die Bilanz weist beidseitig Fr. 2 338 768.26 auf. Das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft stimmen mit der ordnungsgemäss geführten Buchhaltung überein. Die durchgeführte Belegkontrolle und die Prüfung der Bank-, Kassa-, Postscheck-, Wertschriften- und anderen Guthaben ergaben deren Richtigkeit.

Die Darstellung des Rechnungsergebnisses und die Bewertung der Vermögensbestände entsprechen den kaufmännischen Grundsätzen und den gesetzlichen statutarischen Vorschriften.

Nach erhaltener Auskunft sollen weder Verpflichtungen noch Forderungen der Alpar gegenüber Dritten bestehen,

die in der Buchhaltung nicht erfasst sind.

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

Bern, den 21. April 1967

Die Kontrollstelle:

sig. O. Moser sig. F. Brignoni

Flugplatz Bern Verkehrsausweis 1966

		1966	1965	Veränderung in %	
1. Linienverkehr	Bewegungen	1 401	807	+ 74	
	Passagiere Eigenverkehr	22 601	11 847	+ 91	
	Transitpassagiere	3 600	3 244	+ 11	
	Fracht Eigenverkehr kg	259 064	121 674	+ 113	
2. Bedarfsverkehr (ohne Helikopter)	Bewegungen	420	563	- 25	
	Passagiere Eigenverkehr	3 937	3 653	+ 8	
	Transitpassagiere	326	370	- 43	
	Fracht Eigenverkehr kg	53 969	54 193	- 0	
3. Rundflüge	Bewegungen	1 658	1 764	- 6	
	Passagiere	2 661	1 765	+ 51	
4. Privatflüge	Bewegungen	24 365	24 133	+ 0	
	Passagiere	13 425	10 891	+ 23	
5. Luftamtsflüge	Bewegungen	3 782	3 274	+ 16	
	Passagiere	1 200	1 023	+ 17	
6. Militärflüge	Bewegungen	1 264	712	+ 78	
7. Schulungsflüge (Motor- und Segelflug)	Bewegungen	44 762	45 408	- 1	
8. Segelflüge Training	Bewegungen	2 496	3 194	- 22	
9. Helikopterflüge	Bewegungen	6 150	2 960	+ 108	
<i>Total Eigenverkehr Bern</i>		<i>1966</i>	<i>1965</i>	<i>1964¹</i>	<i>1963</i>
	Bewegungen	86 298	82 815	70 027	62 418
	Passagiere Eigenverkehr	43 824	29 179	14 743	21 909
	Fracht Eigenverkehr kg	313 033	175 867	52 529	92 860

¹ 1964 kein Linienverkehr

Alpar-Flugbetrieb Jahresleistungen 1966

	Starte		Flugstunden		Passagiere	
	1966	1965	1966	1965	1966	1965
A. Motorflug						
1. Gewerbsmässige Flüge						
a) Rundflüge	817	874	343.43	331.09	2 177	2 153
b) Taxiflüge	77	160	89.48	126.25	148	232
c) Photoflüge und andere	37	50	28.24	28.27	39	67
2. Werkflüge	125	102	36.33	29.46		
3. Schulflüge	16 255	18 088	2 406.23	2 268.43		
4. Flugzeugvercharterung	3 159	2 611	1 121.10	1 082.10		
5. Schleppflüge (Segelflug)	2 605	3 391	297.09	435.14		
Total Motorflug	23 075	25 276	4 323.10	4 301.54	2 364	2 452
B. Segelflug						
1. Schulflüge	2 896	4 983	397.30	1 013.49		
2. Flugzeugvercharterung (Training)	1 248	1 597	827.22	770.04		
Total Segelflug	4 144	6 580	1 224.52	1 783.53		

Streckenflüge mit Segelflugzeugen:

1966 7 Flüge mit 521 km
 1965 23 Flüge mit 3150 km

Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1966

<i>Flugzeug</i>	<i>Immatr.</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor</i>	<i>Radio</i>	<i>Verwendung</i>
Twin Bonanza	HB-GAY	1960	7	Lycoming 2 x 340 PS	FKVI	CRST
Bonanza C/G-35	HB-EGB	1951 1964+	4	Continental 225 PS	FKVI	CRST
Cessna 172 F	HB-CMR	1964	4	Continental 145 PS	FKV	RST
Cessna 172	HB-CRD	1957 1964*	4	Continental 145 PS	FKV	RST
Cessna 150 F	HB-CBH	1966	2	Continental 100 PS	FK	ST
Super-Cub PA-18	HB-ORC	1958 1964*	2	Lycoming 150 PS	F	Sch S T G
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	1944 1961*	2	Continental 90 PS		ST
Piper-Cub J-3C	HB-OWV	1944 1966*	2	Continental 90 PS		ST
Piper-Cub J-3C	HB-OWZ	1944 1966*	2	Continental 90 PS		ST
Bücker 131, Jungmann	HB-URB	1939 1960*	2	Hirth 105 PS		TA

Legende der Zeichen und Abkürzungen auf nächster Seite.

Segelflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1966

<i>Flugzeug</i>	<i>Immatri.</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Radio</i>	<i>Verwendung</i>
Skylark T 50 IV	HB-748	1963	1	F	LT Eigentum SGB
Ka 6 CR	HB-796	1962	1		L T
Ka 6 CR	HB-808	1965	1		L T
Ka 7	HB-709	1961	2		L T S
Ka 8 B	HB-713	1961	1	F	LT Eigentum SGB
Ka 8 B	HB-701	1961	1	F	L T
Ka 8 B	HB-663	1959 1966**	1		L T
Rhönlerche II	HB-696	1961 1966**	2		T S
Rhönlerche II	HB-664	1959 1963*	2		T S
Rhönlerche II	HB-608	1958	2		T S
Rhönlerche II	HB-572	1956 1962*	2		T S

+ Modifikation
 * Totalrevision
 ** Teilrevision
 F Funk (Radiotelephonie)
 K Radiokompass

L Leistungsflug
 V VOR
 I ILS
 C Charterflug/Taxi
 R Rundflug

S Schulung
 T Training
 A Akrobatik
 Sch Flugzeugschlepp
 G Gebirgsflug



9. August 1966:
Das grösste bisher auf dem Belpmoos gelandete
Transportflugzeug Lockheed Hercules stattete
Bern auf einem Demonstrationsflug einen kurzen
Besuch ab



29. November 1966:
Der 25000ste Flugpassagier des Jahres verreis
t mit seiner Familie nach den Vereinigten Staaten



28. Dezember 1966:
Die englische Fluggesellschaft «Autair-
International» bringt auf einem Winter-Charter-
programm die ersten Feriengäste aus London nach
Bern