



Alpar Jahresbericht 1967

Alpar Jahresbericht 1967

Organe 1967

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, † 24. 6. 67
F. Grütter, Gemeinderat, Bern
Dr. E. Jaberger, Regierungsrat, Bern
Dr. K. Kohli, Direktor, Bern
H. Morgenthaler, Gemeinderat, Bern
Ch. Parisod, Direktor, Bern
* *Mitglieder des Ausschusses*

Kontrollstelle

- Mitglieder: F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern
O. Moser, Finanzinspektor, Bern
Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt des Stadtbuch-
halters, Bern

Direktion

- Direktor: Hch. Pfändler, Bern

Einleitung

Die Erweiterung des bernischen Luftverkehrs durch eine zweite Tagesverbindung mit Zürich und eine tägliche Flugverbindung mit Paris war das wesentlichste Merkmal des Berichtsjahres. Der wettermässig ausserordentlich schlechte Vorwinter 1967/68 übte allerdings einen unerwartet starken Einfluss auf die Regelmässigkeit aus und dürfte manche allzu optimistischen Prognosen über die Wintertauglichkeit des Belpmooses in Zweifel gestellt haben. Trotzdem ist der Übergang von einem blossen Saisonverkehr zu einem Ganzjahresbetrieb für die bernische Luftfahrt grundsätzlich positiv zu werten. Am 5. September wurde der 25 000. Passagier im regelmässigen Luftverkehr verzeichnet; am 15. Dezember wurde im Linien- und Charterverkehr zusammen bereits der 40 000. Flugpassagier gezählt.

Im Mai wurde erstmals mit gutem Erfolg eine Ausstellung von Leichtflugzeugen organisiert, die sich für Bern bei entsprechendem Ausbau zu einer bedeutungsvollen wiederkehrenden Flugveranstaltung zu entwickeln verspricht. Mit einigem Bangen wurde von den Angestellten das Untersuchungsergebnis einer besonderen Kommission des Verwaltungsrates über die Weiterführung der Abteilungen Flugbetrieb und Technischer Betrieb erwartet, welche ihre Arbeiten aber im Berichtsjahr noch nicht abschliessen konnte.

Luftverkehr Bern-Belpmoos

Berner Linienverkehr

Im Berichtsjahr 1967 hat der regelmässige Luftverkehr eine merkliche Erweiterung erfahren. Neben den Stamm-linien Genf-Bern-Zürich und Zürich-Bern-Genf wurde vom 1. April bis 31. Oktober eine zweite Tagesverbindung mit Zürich geflogen und am 15. Mai eine tägliche Fluglinie nach Paris eröffnet. Damit wurde nach der vor 10 Jahren eingestellten Flugverbindung nach London erstmals wieder ein direkter Anschluss mit dem Ausland geschaffen. Die Initiative für diese Strecke ging von der Swissair aus, nachdem sie erklärt hatte, eine Direktverbindung mit London mittels Turboprop-Maschinen wäre uninteressant. Sämtliche Kurse wurden wiederum durch die Balair mit dem Flugzeug Fokker F-27 Friendship als Swissair-Strecke geflogen.

Allerdings hafteten dem erweiterten Flugplan von Anfang an bedeutende operationelle Nachteile an: Die schon für die Inlandstrecken bestehenden Zuladungsbeschränkungen im Abflug waren für Paris mit 26 bis 30 Passagieren bei einer Kapazität von 44 Sitzen von empfindlichem Einfluss. Zudem musste die Linie Bern-Paris-Bern aus Rotationsgründen des Maschineneinsatzes mit zwei absolut bedeutungslosen Überflugsflügen von Genf und nach Basel sichergestellt werden, was den Auslastungsgrad des gesamten Streckennetzes stark herabsetzte. Der Flugplan war folgendermassen festgelegt:

1. Januar bis 31. März 1967

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

1. April bis 31. Oktober 1967 (*Pariser Strecke erst ab 15. Mai)

09.20	*10.55	ab	Basel	↑	an	*17.25		
09.55	*11.30	an	Genf		an		17.05	
10.20	*12.00	13.55	ab	Bern	ab	*16.55	16.30	
10.55		14.30	an	Bern	an	13.25	*15.50	16.10
	*13.40		an	Zürich	ab	12.50		15.35
			an	Paris	↓	ab		*14.10

1. November bis 31. Dezember 1967

09.20	10.55	ab	Basel	↑	an		16.30	
09.55	11.30	an	Genf		an		16.05	
10.20	12.00	ab	Bern		ab		15.30	16.00
10.55		an	Bern		an		13.25	15.30
		an	Zürich		ab		12.50	
	13.30	an	↓	Paris	ab			14.00

Die Verkehrszunahme entsprach teilweise aus den vorstehend genannten Gründen nicht dem beinahe verdoppelten Platzangebot. Hinzu kommen die aussergewöhnlich



21. Mai 1967: Cessna-Flugzeugschau

zahlreichen Kursausfälle, welche hauptsächlich wetterbedingt waren. Von 2804 geplanten Kursflügen sind 215 ausgefallen, was noch eine Jahresregelmässigkeit von 92,4% ergibt. In den Monaten Januar, April, November (64% tiefste Quote) und Dezember war die Regelmässigkeit unter 90% gesunken. Im Februar, Mai, Juni, Juli, August und September betrug sie 97 bis 100%.

Im Passagierverkehr wurden 36877 Reisende registriert, die von Bern abflogen oder in Bern ausstiegen. Die Zahl der über Bern reisenden Transitpassagiere betrug 2239. Die Auslastung der einzelnen Strecken war wiederum sehr unterschiedlich: Am besten waren die Verbindungen mit Zürich besetzt, wobei sich auch der zweite Kurs rasch gut einführte; es war deshalb bedauerlich, dass sich die Swissair entschloss, diese Linie im Winterflugplan nicht mehr zu führen. Mit Paris entwickelte sich der Luftverkehr langsamer als erwartet, jedoch ist die Zeit von 7½ Monaten für eine endgültige Beurteilung noch zu kurz.

Der Luftfrachtverkehr zeigte erfreuliche Ansätze der Weiterentwicklung, war aber aus technischen Gründen in der Zuladungsbehinderung des Flugzeuges F-27 eingeschränkt. Mit rund 337 Tonnen hat er um 35% zugenommen.

Bedarfsverkehr

Der Bedarfsverkehr hielt sich im Rahmen des Vorjahres. Die Charter- oder Kettenflüge leiden unter den ungenügenden Operationsbedingungen des Belpmooses in be-

sonderem Masse, so dass sich dieser Verkehrszweig trotz ansteigendem Bedürfnis nur schwer weiter zu entwickeln vermag. Alle drei eingesetzten Turboprop-Flugzeuge (Dart Herald, Fokker F-27 und HS 748) sind im Abflug Beladungsbeschränkungen unterworfen, die einen wirtschaftlichen Einsatz praktisch verunmöglichen.

Die Balair hat neben dem Palma-Programm während einer zweiten Saison englische Touristen (33 Flüge zwischen Bern und Gatwick) in die Schweiz geflogen, die ihre Ferien wieder ausschliesslich im Berner Oberland verbrachten. Die Globe Air, welche im Spätsommer in finanzielle Schwierigkeiten geriet und in der Folge ihren Betrieb einstellen musste, bediente vor allem Interlaken mit Charterflügen und baute ihr Programm mit dem Belpmoos weiterhin ab; mit ihren Dart-Herald-Flugzeugen war sie am meisten von den Zuladungsbeschränkungen betroffen. Die englische Gesellschaft Autair, welche den Charterverkehr mit Bern sehr zuversichtlich aufgenommen hatte, stiess in ihrer Operation ebenfalls an den Schranken des Belpmooses an und sah sich gezwungen, das zweite Winterprogramm 1967/68 mit rund 500 Feriengästen kurzfristig zu annullieren.

Mit allem Nachdruck muss erneut darauf hingewiesen werden, wie wichtig für den regionalen Fremdenverkehr eine Flughafenanlage ist, die dem Charterverkehr eine genügende Weiterentwicklung ermöglicht.

Insgesamt wurden im Kettenverkehr in 215 Flügen 4246 Passagiere von und nach Bern befördert, was einer Zunahme von rund 8% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Frachttransport im Charterverkehr umfasste in 30 Flügen rund 40 Tonnen.

Flugplatzbetrieb

Die Abteilung Flugplatzbetrieb muss sich in ihren heutigen Aufgaben stetig den Änderungen des Flugverkehrs anpassen. Mit dem erweiterten Flugplan stieg die Belegschaft, ohne Einrechnung des Personals der Radio-Schweiz AG, auf 22 Angestellte. Als neuer Abteilungsleiter wurde ab Neujahr Herr F. Pedotti eingesetzt. Der Aufgabenbereich umfasste neben der Betriebsüberwachung (Flugpolizei) und der Verkehrsleitung (durch Radio-Schweiz) vorwiegend den Flugplatzunterhalt und die Flugzeugabfertigung. Im Rahmen von weiteren Rationalisierungsbestrebungen wurde der öffentliche Flughafen-Zubringerdienst anderen Unternehmen übertragen und ab 1. Mai der Betriebsstoffausschank von der Firma Shell übernommen. Die letztere Massnahme drängte sich auf, weil der zunehmende Kerosenverkauf über die Alpar nicht zu konkurrenzfähigen Bedingungen möglich war und die Risiken dieses Geschäftes in keinem Verhältnis zu den Einkünften standen. Mit der neuen Lösung konnte nicht nur der durch Berufsleute ausgeführte Betrieb verbessert, sondern für den Flughafen neuerdings eine Ausschankgebühr erhoben werden, wie dies in Zürich und in Genf üblich ist. Die Ausschankmenge an Benzin und Kerosen erreichte annähernd 1 Million Liter.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Mit einigen weiteren Verbesserungen konnten verschiedene hängige Probleme mindestens teilweise gelöst wer-

den; jedoch vermögen die meist nur in kleinen Einzelvorhaben getroffenen Massnahmen mit dem wachsenden Bedürfnis kaum Schritt zu halten. Es besteht nach wie vor ein akuter Nachholbedarf. Die dringende Strassenerneuerung und die Schaffung einer Kanalisationsanlage sind erneut hinausgestellt worden und scheinen auch für das Jahr 1968 wenig Aussicht auf Verwirklichung zu haben. Mit der verbesserten Neugestaltung des Umschlagplatzes und der Erstellung von geteerten Parkplätzen beim Biderhaus und Giessenbad konnten für den Passagier- und Besucherverkehr erfreuliche Verbesserungen erzielt werden. Der Flugplatz wird in zunehmendem Masse zu einem beliebten Ausflugsziel und bedarf weiterer Anpassungen. Die Teerbeläge der Hangarvorplätze und der Parkplätze wurden mit einem treibstoffresistenten Produkt versiegelt. Beim Garagevorplatz wurde ein Ölabscheider eingebaut. Die Pistenanlagen erfuhren keine baulichen Veränderungen, indessen drängen sich im Interesse der Flugsicherheit kategorische Massnahmen über die Benützung der Zufahrtsstrasse von Belp auf, die unmittelbar an einem Pistenende vorbeiführt. Eine von Verkehrspiloten angeregte hochintensive Lichterschneise ist nach eingehender Überprüfung durch zuständige Stellen von den hauptsächlich interessierten Fluggesellschaften Swissair und Balair einstweilen als nicht notwendig bezeichnet worden. Mit der Erstellung eines Büropavillons konnten der Swissair, der Radio-Schweiz AG, der Shell, einem Luftfrachttransporteur und einem Radiowerkstatt-Unternehmen endlich Räumlichkeiten zugewiesen werden. Daneben erhielten auch die Angestellten des Flugabfertigungsdienstes die dringend benötigten Büros. Die äusserste Raumausnüt-

zung in den bestehenden Baracken erforderte weitere innenbauliche Anpassungen, welche vorwiegend durch eigenes Personal ausgeführt wurden: Umbau des Fluginformationsbüros, des Traffic-Büros und des Abflug-Warteraumes. Erstmals wurde ein an der Abflugbaracke angebauter Kiosk in Betrieb genommen, welcher bei gutem Wetter, besonders an Wochenenden, erfreuliche Geschäfte verzeichnete, in der übrigen Zeit aber schlecht wirtschaftete. Er entspricht aber einem reellen Bedürfnis und muss in einer Form neu konzipiert werden, die auch den Interessen der Fluggäste vermehrt Rechnung trägt.

Der Gebäudeunterhalt konnte, besonders was die Malerarbeiten betrifft, nicht in gewünschtem Umfange erledigt werden. Eine unvorhergesehene Binderverstärkung im grossen Hangar musste dringend noch vor Wintereinbruch zur Ausführung kommen. Alle Gebäude wurden mit einer neuen registrierten Schliessanlage versehen, da unbefugtem Betreten vermehrt Einhalt geboten werden soll.

Die Gerätschaften des Platzdienstes erfuhren eine weitere Ergänzung, worunter besonders die Anschaffung eines zweiten Starteraggregates und eine einfache, mobile Luftheizanlage für Flugzeuge zu erwähnen sind. Anpassungsarbeiten an den Schneeräumungsfahrzeugen wurden vorgenommen zur Steigerung der raschen und leichteren Auswechslung der verschiedenen Geräte, da erfahrungsgemäss der Zeitfaktor für die rechtzeitige Bereitstellung der Piste eine wesentliche Rolle spielt. Der gesamte Fahrzeug- und Gerätepark (mit Ausnahme der Feuerwehr) erhielt einen einheitlichen orangefarbenen Anstrich, der

zusammen mit den neu eingeführten orangefarbenen Überkleidern der Flugsteigarbeiter zur Erhöhung der Sicherheit beiträgt.

Die Feuerwehr konnte durch den Zukauf eines älteren Schaumlöschfahrzeuges vom Flughafen Kloten wertvoll komplettiert werden. Hingegen musste die durch die zuständigen Stellen geforderte Sanierung der Alarmanlage infolge Fehlens der finanziellen Mittel auf das nächste Jahr hinausgestellt werden.

Nach wie vor ungelöst ist das Hangarproblem. Die von privater Seite entwickelte Initiative gelangte nicht zu konkreten Vorschlägen. Das kleine Projekt einer auswärtigen Flugsportgruppe musste aus gesamtplanerischen Überlegungen einstweilen zurückgestellt werden. Die Alpar hat gleichzeitig ihre Studien weitergeführt und kann ein Projekt vorlegen, dessen Finanzierung aber noch geregelt werden muss. Es gibt verschiedene Gründe, die den Vorteil eines Hangarbaues durch den Flugplatzhalter unterstreichen. Durch den zunehmenden Raumbedarf für Gerätschaften in bestehenden Gebäuden nehmen die verfügbaren Einstellplätze ständig ab, und gleichzeitig wünschen immer mehr Flugzeugbesitzer ihre Maschinen zu hangarieren.

Flugpolizei

Neben den routinemässigen Überwachungsaufgaben für einen geordneten Betriebsablauf stand die Weiterentwicklung der Fluglärmbekämpfung im Vordergrund. Nach-

dem in der für das Belpmoos bezeichneten Lärmbekämpfungskommission durch die beiden Parteien der Lärm-erzeuger und der Lärmgegner vorerst keine Einigung erzielt werden konnte, wurden unter der Leitung des Direktors des Eidgenössischen Luftamtes erneute Verhandlungen aufgenommen. Diese waren schliesslich erfolgreich, brachten allerdings der Alpar zu den bereits früher auf freiwilliger Basis getroffenen Massnahmen weitere einschneidende Einschränkungen. Mit einiger Anstrengung konnte erwirkt werden, dass ausser der am meisten betroffenen Flugschulung und der Privatluftfahrt nicht auch noch dem öffentlichen Luftverkehr empfindliche Beschränkungen auferlegt wurden. Nachdem die auf dem Belpmoos anässigen Fliegerkreise sich den Forderungen weitgehend beugten, wurden auf Jahresanfang 1968 in einem Anhang zum Betriebsreglement die Massnahmen zur Fluglärm-bekämpfung festgelegt. Diese sollen nach Ablauf der Flug-saison 1968 im Herbst überprüft werden.

Flugverkehrsleitung, Fluginformation und Wetterdienst

Trotz erneuter Personalerhöhung vermochte die mit dem Flugsicherungsdienst beauftragte Radio-Schweiz AG den weiter zunehmenden Luftverkehr nicht ohne zusätzliches Aushilfspersonal zu bewältigen. Insgesamt wurden rund 50000 Flugzeugbewegungen, wovon annähernd 7000 nach Blindflugregeln, am Funk bedient (1966: 40000/5000). Der Juni war wiederum der verkehrsreichste Monat mit

7023 über Funk geleiteten Bewegungen (1955: 5473). Mit 433 Bewegungen wurde der 6. Juli als verkehrsreichster Tag verzeichnet. Am Blindflugverkehr war der Linienbetrieb mit rund 38% beteiligt. Weit über 50% fielen auf die allgemeine Luftfahrt.

Bei den technischen Anlagen für den Flugsicherungsdienst ist die Rückversetzung des Funkfeuers Muri um 900 m zu vermerken, die wegen der Überbauung des alten Standortes im Murifeld notwendig wurde. Mit der dadurch vergrösserten Distanz dieser Navigationshilfe zur Piste sind die Anflugverhältnisse bei schlechter Sicht nochmals beeinträchtigt worden. Am 22. Juni konnte der VHF-Peiler dem Betrieb übergeben werden und bewies sehr bald seine grosse Nützlichkeit für die Verkehrsleitung. Verschiedene weitere Verbesserungen, wie etwa die Notstromanlage in Märchligen und Beleuchtungseinrichtungen im Kontrollturm, konnten abgeschlossen werden. Das Fluginformationsbüro stellte wie bis anhin die Unterlagen für die Flugberatung und die Wetterausgabe zur Verfügung.

Flugplatzservice

Dank der im Vorjahr gesammelten Erfahrungen des Abfertigungspersonals konnte der erweiterte Luftverkehr ohne nennenswerte Schwierigkeiten bewältigt werden. Zu Beginn des Jahres wurden zwei Angestellte in einem zehnwöchigen Kurs bei der Swissair zu Abfertigungsbeamten ausgebildet, die zusammen mit dem von der Swissair gestellten Stationsleiter, Herrn W. Keiser, die

Abfertigung des Linien- und Charterbetriebes zu leiten haben.

Ein besonderes Problem bildete die Lösung des Zubringerdienstes, weil die infolge der Flugplanerweiterung notwendig gewordene Anschaffung eines zweiten Cars und die Einstellung weiterer Chauffeurs die Betriebskosten bei unwesentlich höheren Einnahmen unverhältnismässig vergrössert hätten. Versuchsweise wurde der Passagierzubringerdienst, welcher bisher von der Alpar durchgeführt worden war, ab 15. Mai der Nova-Kleintaxigenossenschaft übertragen. Diesem Betrieb hafteten aber neben einigen Vorteilen eine Anzahl Nachteile an, die wieder auf die Carlösung hinwiesen. Vor allem die Swissair drängte energisch auf die Einstellung des Taxizubringerdienstes und half mit, im PTT-Automobildienst eine Unternehmung zu finden, die ausser einem zuverlässigen Service auch die besten Aussichten für eine wirtschaftliche Lösung bot. Ab 1. Oktober 1967 verkehren nun gelbe PTT-Wagen zwischen der Stadt und dem Belpmoos, wodurch mit den auf einigen Kursen eingefügten Zwischenhalten in Wabern und Kehrsatz auch den Bedürfnissen des Besuchertransportes erneut Rechnung getragen wird. Die PTT betreiben diesen Dienst im Rahmen einer Konzession I der Alpar.

Die Verhandlungen zur Errichtung eines Zollbüros mit fester Besetzung durch einen hauptamtlichen Beamten konnten erfreulicherweise zum Abschluss gebracht werden. Die Zusammenarbeit mit den Zollbeamten und den in der Passkontrolle eingesetzten Kantonspolizisten war wie üblich gut. Ebenso verlief die Luftfrachtabfertigung mit der Firma Kehrlı & Oeler reibungslos.

Flugbetrieb der Alpar

Segel- und Motorflug

Die Abteilung Flugbetrieb hatte in den beiden vorangegangenen Jahren mit Verlust abgeschlossen. Die Anstrengungen zur Verbesserung der finanziellen Situation erforderten weitere Massnahmen: Am 1. April 1967 wurde der Segelflugbetrieb an die Segelfluggruppe des Berner Aero-Clubs übergeben. Der Verkauf des Segelflugmaterials zu günstigen Bedingungen soll ermöglichen, den bernischen Segelflug weiter zu erhalten, und zu unserer Freude sind die im ersten Jahr erreichten Resultate ermutigend. Im Gegensatz zum Motorflug kann der Segelflugsport heute nur noch kostendeckend betrieben werden, wenn administrative Arbeiten, Flugschulung und allgemeiner Unterhalt des Flugzeugparkes von den jungen Piloten in ihrer Freizeit selber übernommen werden.

Seit zwei Jahren hat das Taxiflugzeug HB-GAY nicht mehr genügend Flugstunden erreicht und wurde so äusserst kostspielig. Nach sehr angestregten Verkaufsversuchen ist es gelungen, diese Maschine gegen Leichtflugzeuge einzutauschen. Mit der zusätzlichen Abtretung des im Vorjahr erworbenen Schulflugzeuges Cessna 150 HB-CBH und einer Aufzahlung konnten durch dieses Geschäft drei Flugzeuge des Musters Beechcraft Musketeer eingehandelt werden (Bild Seite 22). Mit den zwei Maschinen Musketeer Sport ist der Flugzeugpark für die Grundschulung modernisiert worden; das mit einem stärkeren Motor versehene Flugzeug Musketeer Super vermag die etwas höheren Ansprüche der bei der Alpar fliegenden

Privatpiloten zu befriedigen. Alle drei Flugzeuge haben sich auch im Rundflugbetrieb sehr gut bewährt, was einen höheren Ausnutzungsgrad ermöglicht. Zudem weisen insbesondere die beiden Schulmaschinen eine gute Motorschalldämpfung auf, was bei den zunehmenden Lärminterventionen als aktive Unterstützung von seiten der Alpar zu werten ist.

Flugpersonal

Im Motorflug waren anfänglich drei eigene Piloten beschäftigt, von denen einer im Frühjahr die Alpar verliess und ein zweiter leider medizinisch nicht mehr flugtauglich erklärt werden konnte. Somit waren die Flugschule und der Rundflugbetrieb vermehrt auf Aushilfspiloten angewiesen, wobei es besonders schwierig war, Aushilfsfluglehrer für Kurse zu finden.

Flugzeugpark

Der Motorflugzeugpark wurde zahlenmässig abgebaut. Durch die genannten Neubeschaffungen konnten von den fünf bewährten, aber veralteten Schulflugzeugen Piper-Cub deren drei verkauft werden. Dieser Verkauf drängte sich auch wegen der bevorstehenden Erneuerung des voraussichtlich mit Bundesbeiträgen unterstützten Flugzeugmusters für die fliegerische Vorschulung auf. Ausserdem wurde das zweite Schleppflugzeug Super-Cub HB-ORH veräussert, da diese Sparte zu geringe Flugleistungen pro-

duzierte. Im Einverständnis mit der Direktion der Militärflugplätze, von welcher die Maschine seinerzeit erworben wurde, ist das Flugzeug Bucker-Jungmann HB-URB an eine andere schweizerische Flugschule verkauft worden.

Flugschule

Der Umfang der Motorflugschulung ist gegenüber dem Vorjahr um rund 20% zurückgegangen, was hauptsächlich auf das mangelnde Lehrpersonal und die damit verbundene reduzierte Schülerzahl zurückzuführen ist. Wegen der im Vergleich zu den vom Bund ausgerichteten Kursentschädigungen prohibitiv hohen Suva-Prämien sah sich die Fliegerschule Bern gezwungen, mitten im Jahr Kurse der fliegerischen Vorschulung zu annullieren. Eine befriedigende Lösung steht leider noch nicht in Aussicht.

Das Ausbildungsprogramm umfasste folgende Kurse:

- 8 Kurse fliegerische Vorschulung (FVS) und Weiterbildung (mit bedeutend herabgesetzten Beständen, meistens einklassig)
- 2 Kurse fliegerische Grundausbildung für angehende Flugverkehrsleiter
- 3 Kurse für Privatschüler
- Verschiedene Theoriekurse für Privat- und Berufspilotenschüler

Daneben wurde eine Anzahl Schüler individuell ausgebildet. Insgesamt wurden 43 Brevets und 18 Sonderbewilligungen erworben.

Wiederum waren vier grössere Flugzeugbeschädigungen zu verzeichnen: Am 22. April entstand bei der Rollkollision eines Piper-Flugzeuges mit dem Pistenjeep ein beträchtlicher Motorschaden. Am 1. Mai führte eine beim Durchgang einer aussergewöhnlichen Sturmfront durch einen noch wenig erfahrenen Piloten vollzogene Landung am Gürbedamm zu einem schweren Bruch des neuen Flugzeuges HB-ENW, dessen Reparatur 6 Monate beanspruchte. Am 10. Juli ereignete sich bei einem mit Fluglehrer am Doppelsteuer durchgeführten Landetraining eine gefährliche Kollision mit einer andern Schulmaschine mit erheblichen Beschädigungen. Am 22. Juli wurden zwei parkierte Piper-Schulflugzeuge durch einen orkanartigen Windstoss ineinandergeschoben und mittelmässig beschädigt. Alle Ereignisse hatten glücklicherweise keine Verletzungen von Personen zur Folge.

Gewerbmässiger Flugbetrieb

Im Rundflugbetrieb, welcher nach wie vor der Hauptträger des gewerbmässigen Einsatzes bildet, wurden bei rund 6% mehr Flügen 13% mehr Passagiere befördert als im Vorjahr. Die Taxiflüge sind auf ein bedeutungsloses Mass abgesunken, weil eine Operation unter Blindflugbedingungen mit dem Verkauf der Twin Bonanza gänzlich ausfiel.

Flugzeugvermietung

Die Nachfrage von Piloten für Mietflugzeuge kollidiert an Wochenenden oft mit den Interessen des Rundflugbetriebes. Durch verständnisvolles Abwägen der Bedürfnisse und anpassungsfähige Rücksichtnahme ist es aber meistens möglich, die beidseitigen Wünsche zu befriedigen. Die Zahl der Alpar-Kunden hat trotz vermehrter Konkurrenz zugenommen.

Flugstatistik

Die Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes sind auf Seite 22 dargestellt.

Technischer Betrieb

Die technische Unterhaltsabteilung beschäftigte zu Beginn des Jahres 12 Angestellte, wovon der Abteilungsleiter und eine Sekretärin im Büro tätig sind. Der schon im Vorjahr aufgetretene vorübergehende Arbeitsmangel – wie er übrigens auch anderswo verzeichnet wurde – konnte trotz einer weitreichenden Werbeaktion des Frühjahrs 1966 auch im Berichtsjahr nicht ganz behoben werden. Zur Überbrückung arbeitsarmer Perioden wurden Hilfsgeräte und Werkstatteinrichtungen hergestellt, die aber natürlich nicht nur keine Einnahmen erbrachten, sondern erst noch zusätzliche Ausgaben für Materialbeschaffungen verursachten. Die bekannterweise dürftig eingerichtete Werft rechtfertigt aber diese auf lange Sicht verantwortbaren Verbesserungen.

Die zeitweise ungenügende Auslastung mit Arbeitsaufträgen und die negativen Rechnungsabschlüsse der beiden Vorjahre machten es notwendig, auch in dieser Betriebsabteilung entsprechende Massnahmen zu treffen. Ende April verliessen 4 Fachspezialisten die technische Werkstätte und wurden nicht mehr ersetzt. Einer trat in die Abteilung Flugplatzbetrieb über, die 3 übrigen fanden eine andere Anstellung. Für kurze Zeit konnten 2 Mechaniker an die Transair ausgeliehen werden.

Der Arbeitsbereich umfasste den Unterhalt von alpar-eigenen und Kundenflugzeugen, Radiogeräten und Instrumenten sowie Materialprüfungen und Fallschirmfaltungen. Der laufende Unterhalt, periodische Kontrollen, Revisions- und Reparaturarbeiten wurden ausgeführt an 8 Flugzeugen der Alpar, 4 des Eidgenössischen Luftamtes,

27 von regelmässigen Kunden und gelegentliche Arbeiten an 45 weiteren Flugzeugen. Ausserdem ist der Technische Betrieb der Alpar durch Unterhaltsverträge für die Wartung von 8 Flugzeugen kleinerer Flugunternehmen verantwortlich.

Ende August wurde der Alpar vom Eidgenössischen Luftamt der neue Ausweis Nr. 32 für Luftfahrzeug-Unterhaltsbetriebe der Kategorien I und II bis 5700 kg Abfluggewicht erteilt, welcher an die neuesten Vorschriften angepasst ist. Für die berufliche Weiterbildung besuchten je 2 Mechaniker einen Kurs des Eidgenössischen Luftamtes für die Erlangung des Kontrolleurausweises Kategorie II und einen Motorenkurs der Transair.

Im Spätsommer besichtigte eine Vertretung der Direktion der Militärflugplätze die Werkstätten des Technischen Betriebes, um die allfällige Übertragung von Arbeiten an Militärflugzeugen zu prüfen. Leider genügen die heutigen Einrichtungen nicht für die Erteilung von Armeeaufträgen. Die weitergeführten Studien für die Sanierung der Werft können einstweilen nicht realisiert werden, weil eine Untersuchung über die wirtschaftlichen Schwierigkeiten dieser Abteilung im Gange ist. Unter Umständen ist sogar mit der Aufgabe des Technischen Betriebes durch die Alpar zu rechnen, wenn sich eine andere, günstigere Lösung abzeichnet.

Am 13. August 1967 ist ein langjähriger Mitarbeiter des Technischen Betriebes, Herr Alfred Tschannen, ein Jahr nach seiner Pensionierung einer Herzkrise erlegen.

Verwaltung

Am 31. Mai 1967 wurde unter dem Vorsitz des Verwaltungsratspräsidenten, Herrn Marc Wirz, die 19. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre im Flugplatzrestaurant Belpmoos durchgeführt. Sie war von 30 Aktionären mit 4392 Aktienstimmen (rund 77% 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 den verschiedenen hängigen Problemen des Belpmooses und der Erweiterung des Berner Luftverkehrs. Nach der Generalversammlung fand unter Führung des Verwaltungsratspräsidenten und des Direktors der Alpar eine Begehung des Flugplatzes statt. Anschliessend war den Teilnehmern die Möglichkeit zu einem kleinen Rundflug mit einem Alpar-Flugzeug geboten. Die Verwaltungsgeschäfte sind in 3 Sitzungen des Verwaltungsrates und 3 Sitzungen des Verwaltungsratsausschusses erledigt worden. Die wichtigsten Geschäfte bildeten die Neugestaltung des Passagierzubringerdienstes, verschiedene grössere Anschaffungen der Abteilung Flugplatzbetrieb, die Übertragung des Betriebsstoffgeschäftes an die Firma Shell, die Sanierung der Parkplätze, der Ausbau der Räumlichkeiten für den eigenen Betrieb sowie für eingemietete Unternehmen, diverse Fragen der Flugsicherung, die Sanierung der Parkplätze, die Schaffung eines Flughafenzollamtes, Fragen der Fluglärmbekämpfung, die Erhöhung der Haftpflichtversicherungsdeckung sowie diverse luftverkehrspolitische Fragen.

Am 24. Juni erlag Herr Jack Gauer, welcher seit 1949 im Verwaltungsrat der Alpar mitwirkte, seiner schweren Krankheit. Seine ansteckende Begeisterung für die bernische Luftfahrt und die weitblickende Einstellung zu deren Problemen machten ihn zu einem wertvollen Mitglied besonderer Prägung in der Leitung unserer Gesellschaft.

Finanzielles

Der Geschäftsumsatz beläuft sich auf rund 2,5 Mio Franken.

Im Flugplatzbetrieb hält sich die Betriebsrechnung innerhalb des Voranschlags. Durch Einsparungen im Personalsektor und besondere Zurückhaltung in technischen Belangen – die Alpar verfügte leider nicht immer rechtzeitig über die notwendigen Subventionsbeiträge – fiel das Betriebsdefizit kleiner als im Voranschlag vorgesehen aus. Allerdings verfälschen solche Zurückhaltungen auf die Dauer das wirkliche Bild.

Der Flugbetrieb vermag nach zwei defizitären Betriebsjahren erstmals wieder eine positive Rechnung vorzulegen, was aber noch nicht zu ungehemmtem Optimismus verleiten darf. Wohl ist mit der Übertragung des Segelflugbetriebes an die Segelfluggruppe Bern ein stark belastender Kostenträger weggefallen, und die Veränderungen im Flugzeugpark mochten sich bereits ausgewirkt haben. Aber die im kommenden Betriebsjahr vermehrt anfallenden Revisionskosten – verschiedene Flugzeuge werden nächstens kontrollfällig – verlangen eine sorgfältige Überwachung der Kostenentwicklung.

Die Abteilung Technischer Betrieb vermochte ihre Rechnung bedauerlicherweise wieder nicht auszugleichen. Die personellen Anpassungen liessen sich nicht so rasch durchführen, dass die wiederum temporär eingetretene Unterbeschäftigung wirksam hätte korrigiert werden können.

Mit der längst fälligen Verbesserung der Werkstatteinrichtungen wird deshalb tatsächlich fraglich, wie weit diese Abteilung aus eigenen Kräften ihren Betrieb zu sanieren und zukünftig gewinnbringend zu gestalten vermöchte. Sorgfältige Erhebungen und eingehende Berechnungen müssen begründen, wie weit eine vollständig neue Lösung anzustreben ist.

Ausblick

Der Hoffnung erweckenden Erweiterung des Linienflugplanes stand die nicht gleichzeitig weiterentwickelte Flughafenanlage im Wege. Dieses absolut ungelöste Problem befindet sich in einer ausgesprochenen Stagnationsphase. Der Luftverkehr ist aber darauf angewiesen, die Flugzeuge maximal auslasten zu können, ganz besonders im Charterverkehr. Mit Projekten, die heute nicht fristgerecht realisierbar sind, kommt die bernische Luftfahrt nicht aus ihrem Dilemma heraus. Da helfen auch die extremsten Ausweichlösungen mit erdgebundenen Schnellverbindungen zu anderen Flughäfen oder ausgefallene Sonderkonstruktionen von Luftfahrzeugen wenig.

Im Belpmoos wird man die Regelmässigkeit wegen der besonderen Lage mit den ausschlaggebenden Geländehindernissen kaum wesentlich verbessern können. Die Wirtschaftlichkeit hingegen könnte mit einer entsprechenden Anpassung der Pistenanlage wenigstens für eine bestimmte Anzahl von Flugzeugtypen noch bedeutend gehoben werden. Durch einen mutigen Entschluss zum Ausbau des Belpmooses – das auch für eine allfällige neue Flughafenlösung die Brücke zu schlagen hätte – wäre die heute technisch gehemmte Weiterentwicklung von ihren Fesseln befreit. Die Alpar sieht mit Zuversicht und in Erwartung der baldigen Klärung der dringendsten Fragen in das nächste Geschäftsjahr und wird sich weiterhin mit besten Kräften für die Erledigung der ihr übertragenen Aufgabe einsetzen.

Bilanz per 31. Dezember 1967

	<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>
Kassa und Postscheck	53 100.96	Darlehen Liegenschaften	39 260.—
Banken	17 902.65	Banken	165 227.92
Banken Beschaffungsprogramm 1965/66	146 248.10	Subventionen Kanton Bern	76 473.84
Debitoren	202 578.50	Subventionen Stadt Bern	240 703.84
Debitoren Subventionen	405 000.—	Kreditoren	232 518.45
Verrechnungssteuer	1 596.45	Kreditoren Beschaffungsprogramm 1965/66	94 582.55
Wertschriften	158 138.80	SUVA, Schweiz. Unfallversicherung	9 926.45
Wertschriften Alpar-Fürsorgestiftung	201 770.10	WUST, Eidg. Steuerverwaltung, Bern	2 021.30
Liegenschaften	212 137.75	Alpar-Fürsorgestiftung	209 341.15
Tankanlagen	1.—	Nicht eingelöste Flugscheine	50 979.—
Funkeinrichtungen	1.—	Aktienkapital	565 000.—
Abfertigungsgeräte	1.—	Delkredere	11 260.75
Motorflugzeuge	326 700.—	Erneuerungsfonds Flugsicherungsanlagen	78 000.—
Werkstatteinrichtungen Platzbetrieb	1.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	42 000.—
Beschaffungsprogramm 1965/66	778 334.45	Rückstellung Beschaffungsprogramm	
Fahrzeuge	11.—	1965/1966	830 000.—
Feuerwehrmaterial	6.—	Transitorische Passiven	165 497.20
Maschinen Technischer Dienst	22 969.60		
Werkzeuge Platzbetrieb	1.—		
Werkstatteinrichtungen Technischer Dienst	527.85		
Geräte, Radio-Werkstatt Technischer Dienst	1.—		
Büromobiliar und -einrichtungen	15 001.—		
Materialvorräte und Betriebsstoffe	77 402.15		
Fehlbetrag Flugbetrieb 1965/66	135 460.19		
Betriebsüberschuss 1967	31 544.90		
Fehlbetrag Techn. Dienst 1965/66	44 650.49		
Fehlbetrag 1967	9 274.71		
Transitorische Aktiven	35 520.60		
Total Aktiven	2 812 792.45	Total Passiven	2 812 792.45

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1967

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Aufwand	1 747 357.93	
	Ertrag		666 704.20
	Subvention der Stadt Bern		540 326.87
	Subvention des Kantons Bern		540 326.86
Flugbetrieb	Aufwand	410 589.20	
	Ertrag		442 134.10
	Betriebsüberschuss pro 1967	31 544.90	
Technischer Dienst	Aufwand	304 132.16	
	Ertrag		294 857.45
	Fehlbetrag pro 1967		9 274.71
		2 493 624.19	2 493 624.19

Bericht der Kontrollstelle

Als Mitglieder der Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1967 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst ohne Vortrag des Ergebnisses vom Vorjahr von Fr. 180 110.68 mit einem Einnahmenüberschuss des Flugbetriebes von Fr. 31 544.90 und mit einem Ausgabenüberschuss des technischen Dienstes von Fr. 9274.71 ab.

Die Rechnung des Flugplatzbetriebes erscheint nach Berücksichtigung der ordentlichen Betriebsbeiträge von Kanton Bern und Einwohnergemeinde Bern von je Franken 540 326.87 ausgeglichen.

Die Sonderbeiträge von Kanton und Gemeinde für das Ausbau- und Materialbeschaffungsprogramm von Franken 830 000.- wurden im Berichtsjahr bis auf einen Betrag von Fr. 778 334.45 beansprucht; die dafür verfügbaren Mittel belaufen sich somit noch auf Fr. 51 665.55.

Die Bilanz weist beidseitig Fr. 2812 792.45 auf. Das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft stimmen mit der ordnungsgemäss geführten Buchhaltung überein. Die durchgeführten Kontrollen und die Prüfung der Bank-, Kassa-, Postscheck-, Wertschriften- und anderen Guthaben ergeben deren Richtigkeit.

Die Darstellung des Rechnungsergebnisses und die Bewertung der Vermögensbestandteile entsprechen den kaufmännischen Grundsätzen und den gesetzlichen und 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 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 15. März 1968

Die Kontrollstelle
sig. F. Brignoni sig. O. Moser

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Generalversammlung der Aktionäre werden folgende Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet:

1. Genehmigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung pro 1967.
2. Die Rechnungsergebnisse 1967 der beiden Abteilungen Flugbetrieb und Technischer Betrieb sind auf die aufgelaufenen Verlustvorträge dieser Betriebe in der Bilanz zu übertragen.
3. Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, 25. März 1968

Namens des Verwaltungsrates der Alpar, Flug- und
Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

M. Wirz

Der Direktor:

H. Pfändler

Flugplatz Bern Verkehrsausweis 1967

			1967	1966	Veränderung in %
1. Linienverkehr	Bewegungen		2 619	1 401	+ 87
	Passagiere Eigenverkehr		36 877	22 601	+ 63
	Transitpassagiere		4 478	3 600	+ 24
	Fracht Eigenverkehr	kg	346 402	259 064	+ 34
2. Bedarfsverkehr (ohne Helikopter)	Bewegungen		326	420	— 22
	Passagiere Eigenverkehr		4 814	3 937	+ 22
	Transitpassagiere		794	326	+ 143
	Fracht Eigenverkehr	kg	43 326	53 969	— 20
3. Rundflüge	Bewegungen		1 726	1 658	+ 4
	Passagiere		2 463	2 661	— 7
4. Privatflüge	Bewegungen		32 645	24 365	+ 34
	Passagiere		14 405	13 425	+ 7
5. Luftamtsflüge	Bewegungen		4 262	3 782	+ 12
	Passagiere		837	1 200	— 30
6. Militärflüge	Bewegungen		1 828	1 264	+ 45
7. Schulungsflüge (Motor- und Segelflug)	Bewegungen		39 208	44 762	— 13
8. Segelflüge Training	Bewegungen		2 752	2 496	+ 10
9. Helikopterflüge	Bewegungen		4 403	6 150	— 28

Total Eigenverkehr Bern

	1967	1966	1965	1964 ¹	1963
Bewegungen	89 769	86 298	82 815	70 027	62 418
Passagiere Eigenverkehr	59 396	43 824	29 179	14 743	21 909
Fracht Eigenverkehr kg	389 728	313 033	175 867	52 529	92 860

¹ 1964 kein Linienverkehr

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1967

	Starte		Flugstunden		Passagiere	
	1967	1966	1967	1966	1967	1966
1. Gewerbsmässige Flüge						
a) Rundflüge	863	817	371.02	343.43	2 463	2 177
b) Taxiflüge	22	77	13.40	89.48	19	148
c) Photoflüge und andere	69	37	40.46	28.24	81	39
2. Werkflüge	108	125	30.21	36.33		
3. Schulflüge	13 327	16 255	1 838.52	2 406.23		
4. Flugzeugvermietung	5 467	3 159	1 503.27	1 121.10		
5. Schleppflüge Segelflug (1967 in Flugzeugvermietung)		2 605		297.09		
Total Motorflug	19 856	23 075	3 798.08	4 323.10	2 563	2 364

Die 3 neuen Musketeer der Alpar. Im Vordergrund Musketeer Super III



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1967

<i>Flugzeug</i>	<i>Immatr.</i>	<i>Baujahr</i>		<i>Plätze</i>	<i>Motor</i>	<i>Radio</i>	<i>Verwendung</i>
Bonanza C/G-35	HB-EGB	1951	1964+	4	Continental 225 PS	F K V I	R S T
Musketeer Super III	HB-ENW	1966		4	Lycoming 200 PS	F K V	R S T
Musketeer Sport III	HB-EWC	1967		2/4	Lycoming 150 PS	F	R S T
Musketeer Sport III	HB-EWD	1967		2/4	Lycoming 150 PS	F	R S T
Cessna 172 F	HB-CMR	1964		4	Continental 145 PS	F K V	R S T
Cessna 172	HB-CRD	1957	1964*	4	Continental 145 PS	F K V	R S T
Super-Cub PA-18	HB-ORC	1958	1964*	2	Lycoming 150 PS	F	Sch S T
Piper-Cub J-30	HB-OWV	1944	1966*	2	Continental 90 PS		S T
Piper-Cub J-30	HB-OWZ	1944	1966*	2	Continental 90 PS		S T

+ Modifikation
* Totalrevision

F Funk (Radiotelephonie)
K Radiokompass
V VOR
I ILS

R Rundflug
S Schulung
T Training
Sch Flugzeugschlepp

Photos:
Titelseite H. B. Burgunder †
Im Text und Dr. P. Zaugg und
4. Umschlagseite G. Oechsli

Druck: Böhler+Co AG, Wabern



Links:
 Mai 1967
 Montage des UKW-Peilers

Rechts:
 1. Oktober 1967
 Übertragung des Flughafen-
 Zubringerdienstes an die
 PTT

Unten links:
 15. Mai 1967
 Eröffnung der direkten
 Flugverbindung mit Paris

Unten rechts:
 15. Dezember 1967
 Begrüssung des 40000sten
 Passagiers des Jahres durch
 Verwaltungsratspräsident
 M. Wirz

