



Alpar Jahresbericht 1968

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG Bern
40. Jahresbericht 1968

Organe 1968

Verwaltungsrat

- Präsident: * H. Huber, Regierungspräsident, Bern
Mitglieder: * Ed. Cardinaux, Direktor, Bern
* Prof. W. Furrer, Direktor, Bern
* K. Meier, Direktor, Bern
* Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern
* M. Wirz, dipl. Bauing., Bern
F. Anderegg, Vorsteher, Bern
M. Brenner, Fabrikant, Thun,
† 29. 8. 1968
E. Hegner, Direktor, Bern
Dr. E. Jaberg, Regierungsrat, Bern
P. Müller, Sekretär, Bern
Ch. Parisod, Direktor, Bern
K. Schweizer, Gemeinderat, Bern
H. Wiedemar, dipl. Ing., Bern
* *Mitglieder des Ausschusses*

Kontrollstelle

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

Direktion

- Direktor: Hch. Pfändler, Bern

Einleitung

Die schweizerische Luftfahrt wurde im Jahre 1968 auffallend stark durch ungünstiges Flugwetter beeinträchtigt. Mehr als auf anderen Flughäfen leidet im Belpmoos darunter auch der Linienverkehr wegen der beschränkten Operationsmöglichkeiten mit der bestehenden Flughafenanlage. Um so erfreulicher ist es, eine weiter angestiegene Passagierzahl und eine bessere Auslastung der Flugzeuge zu verzeichnen.

Die grossrätliche Spezialkommission für Flugplatzfragen ist im Berichtsjahr zu keinen neuen entscheidenden Ergebnissen gelangt. Sie wird sich in der weiteren Beurteilung der Flughafenfrage auf die im Laufe des Jahres 1969 zu erwartenden technischen und wirtschaftlichen Expertisen stützen.

Am 1. Mai wurde der Technische Unterhaltsbetrieb für Flugzeuge an die Firma Transair SA, Colombier, übertragen, welche das entlassene Alpar-Personal übernahm, soweit es sich nicht für andere Anstellungen entschieden hatte.

Der zum zweiten Mal durchgeführten Flugzeugschau der General Aviation war ein unerwartet grosser Erfolg beschieden. Die an zweieinhalb Tagen geöffnete Ausstellung wurde von über 17000 Personen besucht.

Am 14. August ist kurz nach Vollendung seines 68. Lebensjahres der ehemalige Direktor unserer Gesellschaft, Herr Dr. Hermann Aeschbacher, nach schwerer Krankheit gestorben. Der Name dieses unermüdlichen, von beispielhafter Begeisterung und Tatkraft beseelten Mannes, welcher sich mit optimistischem Mut und persönlicher

Opferbereitschaft allen Widerständen und Entmutigungen widersetzte, wird mit der bewegten Geschichte der bernischen Luftfahrt verbunden bleiben.



Dr. H. Aeschbacher †

Berner Linienverkehr

Der regelmässige Luftverkehr wurde unverändert mit Flugzeugen Fokker F-27 Friendship der Balair im Auftrag der Swissair durchgeführt. Das Streckennetz ist infolge Eliminierung unwirtschaftlicher Flugzeugüberführungen von Genf und nach Basel abgebaut worden. Die Anzahl der täglichen Flugverbindungen sank nach einer grundlegenden zeitlichen Flugplanverschiebung am 1. November von acht auf sechs. Damit ging im Winterflugplan der zweite Tageskurs nach Zürich verloren, was in der Flugplankonferenz von den bernischen Vertretern bedauert wurde. Auch ständige Zeitverschiebungen, besonders ausgeprägt auf der Pariser Strecke, werden als Nachteile empfunden. Der Flugplan war folgendermassen festgelegt:

1. Januar bis 31. März 1968

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
	13.30	an	Zürich	ab	12.50
		an	↓ Paris	ab	14.00

1. April bis 31. Oktober 1968

09.20		ab	Genf	↑ an	17.10
09.55		an	Bern	ab	16.35
10.15	14.05 15.05	ab	Bern	an	13.25 14.35 16.15
10.50	14.40	an	Zürich	ab	12.50 15.40
	16.35	an	↓ Paris	ab	13.05

1. November bis 31. Dezember 1968

08.15	ab	Paris	↑ an	16.45
		Genf	↑ an	16.35
09.45	an	Bern	ab	15.15 16.00
10.15	ab	Bern	an	13.30 15.40
10.50	an	↓ Zürich	ab	12.55 15.05

Der Linienverkehr, welcher unter den bekannten Zuladungsbeschränkungen leidet, wurde durch eine vom Eidgenössischen Luftamt im Mai verfügte Heraufsetzung der Minimalhöhe für den Landeanflug von bisher 810 m auf 854 m ein weiteres Mal empfindlich betroffen. Bei Hochnebellagen sind oft wenige Meter entscheidend, ob der Bern anfliegende Pilot die Wolkenuntergrenze erreicht und den für die Landung erforderlichen Sichtkontakt mit dem Gelände erhält. Trotz intensiver Anstrengungen der Alpar und der Radio-Schweiz AG war es nicht möglich, auf Beginn der Winterperiode eine Verbesserung zu erwirken. Auseinandergehende Auffassungen innerhalb der Luftfahrtbehörde verunmöglichten die Realisierung einer annehmbaren Lösung.

Von 2779 geplanten Kursflügen sind 288 ausgefallen, was einer Jahresregelmässigkeit von 89,6% entspricht, gegenüber 92,4% im Vorjahr. Davon fallen allerdings 38 Kursausfälle oder 1,4% auf die in den Monaten Mai und Juni in Frankreich herrschenden Streiks. Aus meteorologischen und technischen Gründen betragen die Ausfälle in den Monaten März bis Oktober weniger als 3%, während die Regelmässigkeit im Januar, Februar und November nur noch zwischen 78 und 74% lag und im Dezember sogar auf 58,4% absank.

Das Verkehrsergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr mit einer rund 12% höheren durchschnittlichen Auslastung der Flugzeuge auch effektiv um rund 6% verbessert: 39 301 Passagiere reisten von oder nach Bern und weitere 3122 Transitpassagiere wurden via Bern registriert. Während die Flugverbindungen mit Zürich wiederum am besten besetzt waren, entwickelten sich die Kurse mit Paris nicht im erwarteten Masse. Die Swissair wies denn auch schon darauf hin, dass sie sich ernsthaft überlegen müsse, ob diese defizitäre Linie noch weitergeführt werden könne. Bei der Beurteilung des bernischen Linienverkehrs muss berücksichtigt werden, dass bei zweifelhaften Wetterlagen die Anschlusspassagiere vorsorglicherweise mit der Bahn nach Zürich oder Genf gefahren werden, was die Auslastung der dann doch durchgeführten Kurse stark einträchtigt.

Der Luftfrachtverkehr ist um rund 3% auf 333 Tonnen zurückgegangen.

Kettenverkehr

Die ungenügenden Operationsbedingungen des Belpmooses sind in einem Zusammenbruch des Kettenverkehrs zum Ausdruck gekommen. Die Zahl der beförderten Passagiere ist auf ein Drittel zurückgegangen. In 76 Flügen wurden noch 1556 Passagiere von und nach Bern befördert. Die Fluggesellschaft Globeair ist aus dem Luftverkehr ausgeschieden; die englische Gesellschaft Autair sah sich gezwungen, infolge einschneidender Zuladungsbeschränkungen die für Bern vorgesehenen 22 Charterflüge

nach Basel umzudisponieren. Schliesslich hat die Balair im Berner Charterprogramm überraschend die Englandflüge fallengelassen und sich lediglich auf die Bedienung von Palma beschränkt. Diese Entwicklung mahnt nicht nur zahlenmässig zu Aufsehen, sondern vor allem durch den Umstand, dass nach erfreulichen Initiativen keine ausländischen Feriengäste mehr für das Oberland nach Bern geflogen werden. Es ist erwiesen, dass die über Basel geführten Gäste zum Teil andere Richtungen einschlagen und dadurch wirtschaftlich für die Region Bern ausfallen. Mit etwelcher Spannung werden deshalb die weiteren Pläne der Bedarfsfluggesellschaften Tellair und SATA verfolgt, welche für das kommende Jahr Kettenflugprogramme für Bern in Aussicht stellten. Nach ersten Angaben sollen die von diesen Gesellschaften eingesetzten Flugzeuge Convair 340 und 640 nicht prohibitiven Beladungsbeschränkungen unterworfen sein und eine Operation ab der heutigen Flughafenanlage wirtschaftlich verantworten lassen.

Flugplatzbetrieb

Im Berichtsjahr erfolgte in der Abteilung Flugplatzbetrieb eine weitere organisatorische Anpassung für die Bedienung des Luftverkehrs: der Trafficdienst (administrative Abfertigung) ist der Swissair übertragen worden, weil diese Fluggesellschaft zurzeit den Linienverkehr von Bern allein bestreitet und sich durch diese Massnahme Erleichterungen im Personaleinsatz ergeben. Die Swissair übernahm die Verpflichtung, auch die nicht von ihr eingesetzten Flugzeuge abzufertigen, was insbesondere für den Charterverkehr wichtig ist. Die technische Bedienung der Verkehrsflugzeuge erfolgte weiterhin durch Alpar-Personal, den Rampdienst. Für besondere Aufgaben werden das Betankungspersonal der Shell und Flugzeugmechaniker der Transair eingesetzt.

Ohne Einrechnung des Personals von Drittfirmen zählte die Belegschaft der Abteilung 16 Personen. Die vielfältigen Aufgaben von Flugpolizei-, Telefon- und Informationsdienst, Inkassowesen, Flugzeugabfertigung, Unterhalt- und Bereitschaftsdienst sowie Feuerwehr- und Rettungsdienst verlangen von den meisten Angestellten vielseitige Einsätze.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Die Pisten- und Rollweganlage sowie die Abstellplätze haben keine Veränderungen erfordert; es wurden lediglich einige geringfügige Reparaturen vorgenommen. Auf der Hartbelagpiste ist die Schwellen- und Mittellinienmarkie-

rung erneuert worden. Die Pläne für neue Hangars wurden bereinigt und noch vor Jahresende die Fundationsarbeiten begonnen. Die Alpar erstellt zwei Einstellhallen für Motorflugzeuge und an der Gürbe einen Segelflughangar. Der Bedarf an Unterstellraum ist noch dringender geworden, nachdem das Eidgenössische Luftamt eine namhafte Vergrösserung seines Flugzeugparkes ankündigte und hierfür die grosse Alpar-Flugzeughalle für die nächsten 12 Jahre fest eingemietet hat. Vor dieser Halle ist der verwitterte Vorplatz mit einer neuen Belagsschicht versehen worden, bei welcher Gelegenheit auch der ungenügende Untergrund verstärkt wurde.

Aus feuerpolizeilichen Gründen mussten ein separat stehendes Magazin für brennbare Flüssigkeiten erstellt und ein 20000-Liter-Tank für die Lagerhaltung des Pistenenteisungsmittels in den Boden versenkt werden. Durch einen weiteren Tank von 10000 Litern ist der unbenutzbar gewordene Heizölbehälter bei den Abfertigungsgebäuden ersetzt worden.

Der Einbau einer neuen Cerberus-Alarmanlage mit automatischen Feuermeldern in den gefährdetsten Räumlichkeiten konnte im Berichtsjahr beinahe abgeschlossen werden. Neben der Beschaffung von weiterem Feuerwehrmaterial tragen die beiden an der Giesse errichteten Wasserbezugsstege wesentlich zur Verbesserung einer Brandbekämpfung bei.

In der Werfthalle ist für die Transair ein neues Technisches Büro eingebaut worden. Mit den neu montierten Halogen-Scheinwerfern kann bei gelegentlichen Nachtflugoperationen ein Teil des Flugsteiges ausgeleuchtet werden. Der neuen Uhrenanlage im Flugabfertigungstrakt

ist am Kontrollturm eine grosse Bahnhofuhr angeschlossen worden, die auch dem Publikum dient. Mit einer unter initiativer Führung erbrachten bemerkenswerten Leistung führte das Personal in der verkehrssarmen Zeit eine Reihe von Ausbesserungsarbeiten und Neueinrichtungen an der Flugplatzrüstung aus. Durch Umbemalung der rotbraunen Gebäude mit hellgrauer Farbe erhielten die Hochbauten ein einheitliches und frischeres Aussehen. Verschiedene Inneneinrichtungen wurden zweckdienlicher gestaltet und in einem Hangaranbau eine Schlosserwerkstatt erstellt, weil der Unterhaltsbetrieb vermehrt Metallarbeiten erfordert. Die Schreinerei ist mit feuerhemmendem Material ausgekleidet und mit elektrischen Heizkörpern versehen worden.

Flugpolizei

Für die Erledigung der flugpolizeilichen Aufgaben mussten, wie in den vorhergehenden Jahren, aushilfsweise ein hauptamtlicher und ein nebenamtlicher Fluglehrer beigezogen werden. Zum Ausgleich werden der Abteilung Flugbetrieb Flugpolizeibeamte als Fluglehrer zur Verfügung gestellt. Es ist ein Vorteil, wenn diese Angestellten einen persönlichen Kontakt mit den aktuellen Problemen des Flugbetriebes haben. Verschiedene Vorkommnisse gaben Anlass dazu, dass die Flugverkehrsleiter in besonderen Verhältnissen den diensttuenden Flugpolizisten als Berater in flugtaktischen Belangen beizuziehen haben. Eine Hauptaufgabe bildete die Einführung und Überwachung des neuen Anhanges V zum Betriebsreglement

über die Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung. Es stellte sich bald heraus, dass die umfangreichen Bestimmungen in der praktischen Durchführung zu stark detailliert und zu kompliziert sind. Vereinbarungsgemäss lud das Eidgenössische Luftamt am Ende der Flugsaison die beiden Parteigruppen zu einer Beurteilung über die gemachten Erfahrungen ein. Während die Lärmgegner noch weitergehende Sanktionen forderten, reichten die fliegerischen Organisationen einen Antrag ein zur Aufhebung des bestehenden Anhanges V und zur Schaffung neuer, einfacher formulierter Weisungen, welche auf der Grundlage von messbaren Lärmgrössen aufgebaut sind. Dieser Forderung schloss sich der empfindlich betroffene Alpar-Flugbetrieb an. Es ist zu wünschen, dass mit einer Neuausgabe auch die flugpolizeiliche Überwachung erleichtert wird.

Flugverkehrsleitung, Fluginformationen und Wetterdienst

Der mit Radiotelefonie geleitete Flugverkehr hat weiterhin um rund 7% zugenommen, wobei die Zuwachsrate des anspruchsvolleren Blindflugverkehrs sogar 15% ausmachte. Mit einer weiteren Personalerhöhung konnte die mit dem Flugsicherungsdienst beauftragte Radio-Schweiz AG in den Hauptbetriebszeiten die angestrebte 3-Mann-Besetzung aufrechterhalten. Auch der Informationsdienst erforderte mehr Personal. Die im Sommer neu eingeführte massive Verkürzung der Arbeitszeit für Flugverkehrsleiter auf 38 Stunden pro Woche – kurze Arbeitspausen inbegriffen – wird sich voraussichtlich noch weiter auf

den Personalbedarf auswirken. Der Juni war mit angehend 7500 über Funk geleiteten Bewegungen der verkehrsreichste Monat, wovon allein 696 Bewegungen auf den 14. Juni entfielen. Die im Fluginformationsbüro ausgegebenen Meteo-Unterlagen sollten dringend durch aktuelle Wetterkarten, welche im Faksimileverfahren beschafft werden können, ergänzt werden. Die Wetterbeobachtungen im Belpmoos werden durch das Kontrollturmpersonal ausgeführt. Durch den Anschluss an das europäische Wetterinformationsnetz ist eine erfreuliche Verbesserung erreicht worden.

Im Detailbericht der Radio-Schweiz wird hervorgehoben, dass die in der ersten Dezember-Hälfte herrschende Nebelage als ausserordentlich bezeichnet werden muss. Die angestrebte Herabsetzung der Anflugminimalhöhe hätte während dieser Periode die Ausfälle nicht zu verhindern vermocht. Umfangreiche Berechnungen und praktische Versuche für neue Funkfeuerstandorte bei Oberlindach und beim Bitzius-Schulhaus haben infolge Ablehnung des Projektes durch das Eidgenössische Luftamt zu keinen Änderungen geführt. Es wird notwendig sein, erneut die Tauglichkeit neuer Navigationsmittel, beispielsweise ILS, eingehend zu überprüfen.

Flugplatzservice

Die Abfertigung des Luftverkehrs verlief flüssig und reibungslos. Die mit der Swissair vereinbarten Minimalbesetzungen im Traffic- und Rampdienst genügten nicht immer, so dass der Personalbestand in beiden Gruppen

um je einen Angestellten erhöht werden mussten. Der Bedarf an Personal ist abhängig von der Flugplangestaltung, welche im Berichtsjahr günstig war.

Die von der Kantonspolizei durchgeführte Passkontrolle und der Zolldienst funktionierten einwandfrei. Die Einrichtung eines festen Zollbüros hat sich in der Praxis als zweckmässig erwiesen.

Der im Oktober des Vorjahres eingeführte Zubringerdienst mit PTT-Cars hat sich sehr gut bewährt. Der Flugplan erlaubte die Organisation eines wirtschaftlichen Automobileinsatzes. Rund 45% der Linienpassagiere bedienten sich des PTT-Bus. Die von über 18000 transportierten Personen eingenommenen Billettaxen vermochten die direkten Betriebskosten ohne Verwaltungs- und Nebenauslagen bereits zu decken. Allerdings kann der Zubringerdienst nur rentieren, wenn die Auslastung nicht abnimmt und wenig Leerfahrten ausgeführt werden müssen.

Pistenenteisung mit 16-m-Sprühbalken und
1200-Liter-Depatinoltank



Feuerwehr und Rettungsdienst

Das Resultat umfangreicher Materialbeschaffungen und intensiver Ausbildung beginnt sich abzuzeichnen. In über 220 Fahrstunden wurden 14 Mann des Platzdienstes auf die Fahrprüfung für schwere Arbeitsmaschinen vorbereitet, damit die Führung der Feuerwehrwagen, mit denen übrigens auch Wintergeräte betrieben werden, gewährleistet ist. Ein Teil des Personals wurde in verschiedenen Kursen, teilweise im Ausland, im Einsatz der Flughafenfeuerwehr weitergebildet.

Die interne Ausbildung erfolgte in sechs grösseren Übungen auf dem Flughafenareal. Alarmiert wurde die Flughafenfeuerwehr in 52 Fällen, wobei es sich zur Hauptsache um erhöhte Bereitstellungen wegen gefährlichen Windverhältnissen oder befürchteten Defekten handelte. Die enge Zusammenarbeit mit der Städtischen Brandwache in fachlicher Beratung und Unterstützung in der Ausbildung hat sich weiterhin bewährt.

Pistenbereitstellung

Diese erfordert praktisch nur im Winter besondere Massnahmen. Die zahlreichen Schneefälle konnten mit den vorhandenen Mitteln immer rechtzeitig gemeistert werden. An den Wintergeräten machte sich im dritten Betriebsjahr ein erhöhter Materialverschleiss bemerkbar, was aber von den zuständigen Fachleuten als normal bezeichnet wird. Für die Pistenenteisung wurden 8704 Liter Depatinol-Flüssigkeit angewendet.

Flugbetrieb der Alpar

Die auf Alpar-eigenen Flugzeugen erreichten rund 2700 Flugstunden lagen 15% unter den Erwartungen. Der Alpar-Flugbetrieb leidet in besonderem Masse unter den durch das Lärmreglement auferlegten Beschränkungen. Drei Maschinen waren während der Sommersaison während längerer Zeit nicht einsatzbereit: Das Reiseflugzeug Bonanza HB-EGB wegen verzögerter Revisionsarbeiten während 4 Monaten, das Reiseflugzeug Cessna HB-CMR wegen Motorrevision während 5 Wochen und das Schulflugzeug Piper-Cub HB-OWV infolge Bruchlandung während fast 3 Monaten. Auf eingearterten Flugzeugen wurden rund 300 Stunden geflogen. Diese müssen jeweils für Spezialkurse herangezogen werden, wenn der eigene Flugzeugpark allein für eine fristgerechte Durchführung nicht ausreicht.

Erfreulich sind die Leistungen der drei neuen Musketeer-Flugzeuge ausgefallen, welche sich zusammen über 1300 Stunden in der Luft befanden. Die zwei Musketeer-Sport absolvierten rund 57% im Schulbetrieb und rund 38% in der Vermietung. Die Flugschüler schätzen es besonders, für ihr erstes Training nach dem Erhalt des Brevets auf dem gleichen Flugzeug mit drei Passagieren weiterfliegen zu können. Die Musketeer-Super war wie erwartet gefragt für die anschliessende Weiterbildung.

Flugpersonal

Durch die Ausbildung des ehemaligen Werkstattchefs zum Fluglehrer konnte der Mangel an eigenen Piloten teilweise behoben werden. Es ist allgemein schwer, geeigneten Nachwuchs für die Flugausbildung zu finden. Glücklicherweise sind aus dem Flughafenpersonal einige weitere Berufspiloten hervorgegangen, die aushilfsweise im Rundflug eingesetzt werden können, der sich zur Hauptsache auf nebenamtliche Flugzeugführer abstützen muss. Bei günstigen Flugbedingungen ist der kurzfristige Abruf von ausgewiesenen Piloten unumgänglich.

Flugzeugpark

Die Zahl der Alpar-Flugzeuge ist auf acht zurückgegangen (siehe Zusammenstellung Seite 23). Im Bestreben, unrentable Flugzeuge auszuschneiden, wurde das Schleppflugzeug HB-ORC am 1. April 1968 an die Segelfluggruppe verkauft. Neuanschaffungen sind im Berichtsjahr keine erfolgt. Im Vordergrund steht jedoch die Erneuerung der Schulflugzeuge, welche aber erst 1970 realisierbar erscheint. Vom Bund ist die Subventionierung bisher lediglich auf das dreisitzige Grundschulmuster Beagle-Pup beschränkt worden, so dass eine einheitliche Erweiterung der bestehenden Musketeer-Gruppe kaum möglich ist. Das für die höhere Ausbildung ausgerüstete Flugzeug Bonanza HB-EGB produzierte zu wenig Flugstunden. Dessen Verkauf muss ernsthaft erwogen werden. Die knappe Kalkulation im Betrieb von Leichtflugzeugen verlangt

eine konsequente Rationalisierung. Von Dritten wurden in einzelnen Fällen eingemietet: 2 Cessna-172, 5 Piper-Cub, 1 Musketeer-Super und 1 Pilatus-Porter.

Leider ging es auch im Berichtsjahr nicht ohne Flugzeugbeschädigungen ab. Am 1. Juli verursachte ein junger Hilfsfluglehrer anlässlich einer Notlandedemonstration für den Flugschüler mit dem Piper-Cub HB-OWV einen Bruchschaden von rund Fr. 22000.-, den die Kaskoversicherung nur zur Hälfte deckte. Dieser Vorfall hätte sich um Haaresbreite mit dem zweiten Piper-Cub HB-OWZ durch einen anderen Hilfsfluglehrer aspiranten kurz darauf wiederholt. Am 4. November beschädigte ein Angestellter des Platzdienstes mit einem Fahrzeug den Flügel des Flugzeuges Musketeer HB-EWD, was einen Ausfall von 5 Wochen nach sich zog. Personenverletzungen waren glücklicherweise keine zu verzeichnen.

Flugschule

Die Motorflugschulung ist gegenüber dem Vorjahr nochmals leicht zurückgegangen; eine direkte Folge der zeitlichen Beschränkungen aus Lärmgründen. Für die fliegerische Vorschulung (FVS) ist lediglich ein Kurs durchgeführt worden, weil die Frage der prohibitiv hohen SUVA-Prämien noch nicht gelöst wurde. Es ist dringend nötig, dass eine gesamtschweizerisch tragbare Lösung der SUVA-Versicherung für Fluglehrer gefunden wird. Auf Jahresmitte haben sich die Hilfsfluglehrer zu einem «Verein pro Fliegerschule Bern» zusammengeschlossen, die als private Organisation eng mit der Alpar zusammen-

arbeitet und von ihr die Flugzeuge einmietet. Im Rahmen der Alpar-Fliegerschule war weiterhin auch Herr F. Gribi mit den von ihm vertretenen Piper-Flugzeugen tätig. Das Lehrpersonal umfasste drei hauptamtliche Fluglehrer, wovon einer nur für Theorie und Flugüberwachung eingesetzt werden kann, sowie 11 nebenamtliche Aushilfsfluglehrer. An Kursen wurden durchgeführt:

- 1 Kurs Fliegerische Vorschulung, 3 Schüler
- 1 Kurs Fliegerische Weiterbildung in Navigation, 18 Schüler
- 2 Kurse Fliegerische Grundschulung für angehende Flugverkehrsleiter, 14 und 11 Schüler
- 4 Theoriekurse für Privatpiloten und 1 für Berufspiloten.

Die Privatschüler wurden individuell ausgebildet. Insgesamt wurden folgende Brevets erworben: 37 Privatpiloten, 9 Berufspiloten sowie 3 Sonderbewilligungen für Schleppflug und 2 für Akrobatik.

Gewerbmässiger Flugbetrieb

Der Rundflugbetrieb lag rund 10% unter den Ergebnissen des Vorjahres, woran vor allem das schlechte Flugwetter schuld sein dürfte. Durch die zahlreichen Flugplatzbesucher an schönen Wochenenden ist die Nachfrage nämlich im Steigen begriffen, und auch der Verkauf von Fluggutscheinen hat zugenommen. Mit einer guten Flugsaison ist eine entsprechende Verbesserung dieses Ge-

schäftszweiges zu erwarten. Für die Bewältigung von Stosszeiten sollte eine grössere Maschine zur Verfügung stehen.

Flugzeugvermietung

Auch die Leistungen der an Piloten ausgemieteten Flugzeuge hat um rund 10% abgenommen. Das ungünstige Wetter hat auch hier eine Rolle gespielt. Mit der Beschaffung von mindestens dreiplätzigem Schulflugzeugen könnte der immer noch bestehende Engpass an Wochenenden überwunden werden. Die Tendenz zum gruppenweisen Betrieb von Privatflugzeugen zeichnet sich auch in Bern ab.

Flugstatistik

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

Technischer Betrieb

Die unter dem Vorsitz von Verwaltungsratsmitglied Direktor Ed. Cardinaux eingesetzte Untersuchungskommission, welcher noch die Herren Verwaltungsratspräsident M. Wirz, Verwaltungsrat F. Anderegg, Finanzsekretär A. Saxer, Direktor H. Pfändler und Sachbearbeiter für Wirtschaftsfragen der Städtischen Finanzdirektion J. P. Berthouzot angehörten, hatte ihren Auftrag in 5 Sitzungen erledigt. Sie kam aufgrund umfassender wirtschaftlicher Erhebungen zum Entscheid, dass die Abteilung Flugbetrieb beizubehalten und auszubauen, der Technische Betrieb hingegen aufzugeben sei. Im Antrag an den Verwaltungsrat begründete sie diese Schlussfolgerung, dass der TB in seiner heutigen oder in reduzierter Form nicht selbsttragend geführt werden könne und empfahl, mit einer Drittfirma die Führung eines Luftfahrzeugunternehmens auf dem Belpmoos vertraglich zu vereinbaren. Nach eingehenden Verhandlungen beschloss der Verwaltungsrat die Aufgabe des Technischen Betriebes. In der Folge wurde mit der Transair SA, Colombier, die Errichtung einer Betriebsstelle Bern vereinbart. Der Vertrag trat am 1. Juni in Kraft und wurde einstweilen bis Ende 1973 abgeschlossen. Die Transair hatte den bisherigen Betrieb zu übernehmen und musste sich verpflichten, während der Öffnungszeit des Flughafens das zur Wartung der Luftfahrzeuge notwendige technische Personal sowie Einrichtungen und Werkzeuge bereitzuhalten. Sie hat dem Flughafen eine Gewerbeabgabe zu entrichten, basierend auf der Arbeitsleistung. Für die Übernahme der Einrichtungen und des Materials wurde ein Kaufpreis von

Fr. 72000.- vereinbart. Die Transair übernahm das verbleibende technische Personal der Alpar, nämlich die Sekretärin, einen Mechaniker und einen Hilfsmechaniker und hatte diese mindestens zu den bisherigen Bedingungen anzustellen. Der Abteilungsleiter, Herr Haldimann sowie die übrigen Angestellten des TB hatten sich für andere Stellen entschieden.

Der Vorteil der neuen Lösung liegt hauptsächlich darin, dass sich die Betriebsstelle Bern der Transair SA auf eine umfangreiche Organisation in Colombier abstützen kann, welche alle Gewähr bietet für einen modernen, auf die zukünftige Entwicklung ausgerichteten Betrieb. Wie weit die Massnahme im Interesse der Alpar richtig war, wird zu einem späteren Zeitpunkt endgültig beurteilt werden können.

Verwaltung

Am 3. Mai 1968, nachmittags, wurde im Flugplatzrestaurant Belpmoos unter dem Vorsitz des Verwaltungsratspräsidenten, Herrn Ing. Marc Wirz, die 20. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre durchgeführt. Sie war von 37 Aktionären mit 4843 eigenen und vertretenen Aktien (rund 86% des Aktienkapitals) besucht. Die Versammlung stimmte den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle zu, genehmigte den Geschäftsbericht, die Jahresrechnung sowie die Bilanz und erteilte der Verwaltung und der Direktion Entlastung.

Aus dem Verwaltungsrat schieden unter Verdankung der für die Gesellschaft erbrachten Leistungen auf Gesuch hin aus die Herren alt Gemeinderat F. Grütter, Dr. K. Kohli und Gemeinderat H. Morgenthaler. Herr J. Gauer war am 24. Juni 1967 gestorben. Für die vierjährige Amtsperiode wurden als neue Verwaltungsratsmitglieder gewählt die Herren Verkehrsdirektor E. Hegner, Bankdirektor K. Meier, Wirtschaftssekretär P. Müller, Gemeinderat K. Schweizer und HIV-Präsident H. Wiedemar. Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt. Herr M. Wirz verlangte das seit 1964 geführte Präsidium abzugeben. Er hat der Alpar in einer bewegten Zeitperiode mit ausserordentlichem Einsatz und beharrlicher Zielstrebigkeit vorgestanden, wofür ihm der verbindliche Dank ausgesprochen wird. Herr Vizepräsident H. Huber, Regierungspräsident, übernimmt das Präsidium bis zur Wahl eines neuen Präsidenten. Anschliessend folgte eine Orientierung durch Herrn Direktor H. Pfändler über aktuelle Luftverkehrsfragen, worauf eine grössere Anzahl

der erschienenen Aktionäre noch an einem Thunerseeflug teilnahm.

Die Verwaltungsgeschäfte sind in 4 Sitzungen des Verwaltungsrates und 2 Sitzungen des Ausschusses erledigt worden. Die wichtigsten Geschäfte bildeten die Vorbereitung der Jahresversammlung, Personalversicherungsfragen, die Aufgabe des Technischen Betriebes, der Abschluss einer neuen Haftpflichtversicherung in der Höhe von 10 Mio Franken, diverse Flugsicherungsprobleme, Planungsfragen über Pistenverlängerung, Hangarbauten und Erweiterung des Abflugraumes, das Projekt über die Herabsetzung der Anflugmindesthöhe, das Bauvorhaben der Heliswiss, die Erteilung von Verkehrsrechten an die Gribair, der Finanzierungsplan für die Hangare, diverse dringende Bauvorhaben und die Anpassung der Personalkosten. Der Verwaltungsrat stimmte der Übertragung von drei Zertifikaten mit insgesamt 18 Aktien zu.

Am 29. August ist Herr Gemeinderat Max Brenner, Thun, nach schwerer Erkrankung gestorben. Er gehörte dem Verwaltungsrat als Vertreter der Gemeinde Thun seit dem Jahre 1963 an. Seine tatkräftige Mitarbeit wurde im Verwaltungsrat hoch geschätzt.

Finanzielles

Der Geschäftsumsatz beläuft sich auf rund 3,3 Mio Franken.

Im Flugplatzbetrieb hält sich die Betriebsrechnung innerhalb des Voranschlages. Einsparungen konnten hauptsächlich auf dem Personalsektor sowie den Betriebs- und Bürokosten erwirkt werden, während die Flugsicherung und die Unterhaltskosten wegen unvorhergesehener Bauten mehr Mittel erforderten. Es hat sich aber herausgestellt, dass der Personalbestand in einzelnen Bereichen für die reibungslose Arbeitsabwicklung vermehrt werden muss.

Der Flugbetrieb schliesst mit einem kleinen Verlust ab. Kostspielige Revisionen und Reparaturen haben das Rechnungsergebnis ungünstig beeinflusst. Die erst auf Mitte Jahr eingeführte Tarifierhöhung hat sich noch nicht genügend auswirken können. Das schlechte Flugwetter verhinderte eine Zunahme in der Flugleistung. Aufgrund dieser Voraussetzungen darf die weitere Entwicklung trotzdem mit Optimismus beurteilt werden.

Der Technische Betrieb wurde aufgegeben. Der bis zur Liquidation in den ersten vier Monaten erlittene Betriebsverlust von rund Fr. 16000.- konnte durch den Gewinn aus dem Verkaufserlös zwar gedeckt werden. Dieser reichte aber nicht mehr aus, um auch die Betriebsverluste aus den Jahren 1965 bis 1967 auszugleichen. Kanton und Stadt Bern übernehmen diesen Ausstand durch gleiche Beiträge.

Die Betriebsrechnung der Verwaltung, Direktion inbegriffen, schloss ebenfalls besser als im Voranschlag berechnet ab, so dass die Belastung der einzelnen Betriebsabteilungen etwas geringer ausfiel.

Ausblick

Das Jahr 1968 hat leider in der grundsätzlichen Flugplatzfrage praktisch keine Fortschritte gebracht. Die Stagnationsphase wurde dazu benützt, weitere Grundlagen zu beschaffen. Der Entscheid über die Fortführung und Weiterentwicklung eines eigenen bernischen Luftverkehrs kann sich aber nicht allein auf Bestehendes abstützen. Grosszügige Voraussicht in die Zukunft des Luftverkehrs und wagemutige Einsatzbereitschaft waren die Voraussetzungen, die anderswo zum Erfolge führten. Auch in Bern kann nur die weitgehende Überzeugung von der Notwendigkeit einer direkten Flugbedienung der Region zum Durchbruch verhelfen. Mit der bestehenden Flughafenanlage ist weder die Überbrückung noch das Schritt halten mit der Weiterentwicklung sichergestellt.

Die dringenden Massnahmen sind auf den Linien- und Charterverkehr auszurichten. Es müssen alle Versuche unternommen werden, die Anflugverhältnisse zu verbessern. Es gibt zwar eine Reihe von Fachleuten, die überzeugt sind, dass noch nicht alle Möglichkeiten erschöpfend geprüft worden sind. Auf lange Sicht ist aber die Erstellung einer uneingeschränkt tauglichen neuen Anlage im geeigneten Gelände anzustreben. Entscheidend wird schliesslich nicht die Frage einer Verlegung des Flughafens Belpmoos sein, sondern die Weiterführung des Luftverkehrs in der Region Bern überhaupt.

Es wäre falsch, aufgrund dieser Tatbestände den Willen aufzugeben, für die bernische Luftfahrt einzustehen. Sie sollen vielmehr Ansporn sein, das einst mit viel Zukunftsglauben begonnene Werk weiterzuentwickeln. Der Alpar

fallen im Rahmen der Gesamtplanung Aufgaben zu, welche für die kommenden Jahre von entscheidender Bedeutung sein können.

Bilanz per 31. Dezember 1968

	<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>
Kassen	4 815.11	Banken	49 829.65
Postscheck	11 709.65	Darlehen Liegenschaften	36 720.—
Banken	11 679.93	Subventionen (Stadt Bern)	211 690.47
Debitoren	156 612.40	Kreditoren	476 559.19
Debitoren Subventionen	72 177.59	Fürsorgestiftung Alpar	153 338.60
Verrechnungssteuer	4 253.47	Nicht eingelöste Fluggutscheine	68 432.70
Wertschriften	48 538.80	Erneuerungsfonds Flugsicherung	104 000.—
Wertschriften Erneuerungsfonds	160 000.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	65 000.—
Wertschriften «Alpar Fürsorgestiftung»	153 280.90	Erneuerungsfonds Wintergeräte	20 000.—
Liegenschaften	344 569.05	Delkredere	13 967.35
Tankanlagen	20 000.—	Aktienkapital	565 000.—
Funkeinrichtungen	1.—	Transitorische Passiven	11 450.20
Abfertigungsgeräte	1.—		
Fahrzeuge	20 024.—		
Feuerwehrmaterial	1.—		
Büromaterial	20 077.65		
Werkstatteinrichtungen	10 101.45		
Werkzeuge	1.—		
Motorflugzeuge	286 500.—		
Materialvorräte	41 690.39		
Kreditoren	9 532.35		
Versicherungen	17 777.05		
Verlustvortrag Flugbetrieb 1965–1968	104 354.12		
Transitorische Aktiven	278 290.25		
Total Aktiven	1 775 988.16	Total Passiven	1 775 988.16

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1968

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Aufwand	2 463 345.25	
	Ertrag		956 979.05
	Subvention der Stadt Bern		753 183.10
	Subvention des Kantons Bern		753 183.10
<hr/>			
Flugbetrieb	Aufwand	394 342.43	
	Ertrag		393 903.60
	Betriebsverlust pro 1968		438.83
<hr/>			
Technischer Dienst (Liquidation 1.5.68)	Aufwand	283 312.80	
	Ertrag		283 360.85
	Einnahmenüberschuss	48.05	
<hr/>			
		3 141 048.53	3 141 048.53

Bericht der Kontrollstelle

Als Mitglieder der Kontrollstelle der Alpar AG Bern haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1968 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst, ohne Vortrag des Ergebnisses vom Vorjahr von Fr. 157840.49, mit einem Ausgabenüberschuss des Flugbetriebes von Fr. 438.83 und mit einem Einnahmenüberschuss des technischen Dienstes von Fr. 48.05 ab. Nach Berücksichtigung des Defizitdeckungsbeitrages für bis 31. Dezember 1967 aufgelaufene Ausgabenüberschüsse des technischen Dienstes von Fr. 53877.15 (je zur Hälfte gedeckt durch Kanton und Gemeinde Bern) beträgt der Verlustvortrag Fr. 104354.12. Die Rechnung des Flugplatzbetriebes erscheint nach Berücksichtigung der ordentlichen Betriebsbeiträge von Kanton Bern und Einwohnergemeinde Bern von je Fr. 753183.10 ausgeglichen.

Die bewilligten Sonderbeiträge von Kanton und Gemeinde für das Ausbau- und Materialbeschaffungsprogramm von Fr. 830000.- wurden im Berichtsjahr bis auf einen Betrag von Fr. 809636.- beansprucht. Der unbenützte Beitragsrest von Fr. 20364.- wurde zu gleichen Teilen dem Kanton und der Gemeinde zurückerstattet. Die Bilanz weist beidseitig Fr. 1775988.16 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 17. April 1969

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 1968.
2. In der Abteilung Flugbetrieb ist das Rechnungsergebnis 1968 auf die aufgelaufenen Verlustvorträge in der Bilanz zu übertragen.
3. Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, 12. Mai 1969

Namens des Verwaltungsrates der Alpar, Flug- und
Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

H. Huber

Der Direktor:

Hch. Pfändler

Flugplatz Bern Verkehrsausweis 1968

		1968	1967	Veränderung in %
1. Linienverkehr	Bewegungen	2 491	2 619	— 5
	Passagiere Eigenverkehr	39 301	36 877	+ 6
	Passagiere Transitverkehr	3 122	4 478	— 30
	Fracht Eigenverkehr kg	332 943	346 402	— 4
2. Kettenverkehr	Bewegungen	76	215	— 64
	Passagiere Eigenverkehr	1 556	4 246	— 63
	Passagiere Transitverkehr	28	707	
3. Bedarfsverkehr (ohne Helikopter)	Bewegungen	904	326	+ 177
	Passagiere Eigenverkehr	407	568	— 39
	Fracht Eigenverkehr kg	22 087	43 326	— 96
4. Rundflüge	Bewegungen	1 574	1 726	— 9
	Passagiere	2 231	2 463	— 10
5. Privatflüge	Bewegungen	30 487	32 645	— 7
	Passagiere	10 191	14 405	— 41
6. Luftamtflüge	Bewegungen	5 319	4 262	+ 24
	Passagiere	431	837	— 94
7. Militärflüge	Bewegungen	1 434	1 828	— 27
8. Motorflugschulung	Bewegungen	32 414	33 513	— 3
9. Segelflugschulung	Bewegungen	5 282	5 695	— 8
Segelflug Training	Bewegungen	3 794	2 752	+ 38
10. Helikopterflüge	Bewegungen	7 926	4 403	+ 80
<i>Total Eigenverkehr Bern</i>		<i>1968</i>	<i>1967</i>	
	Bewegungen ¹	91 701	89 984	
	Passagiere	54 117	59 396	
	Fracht kg	355 030	389 728	

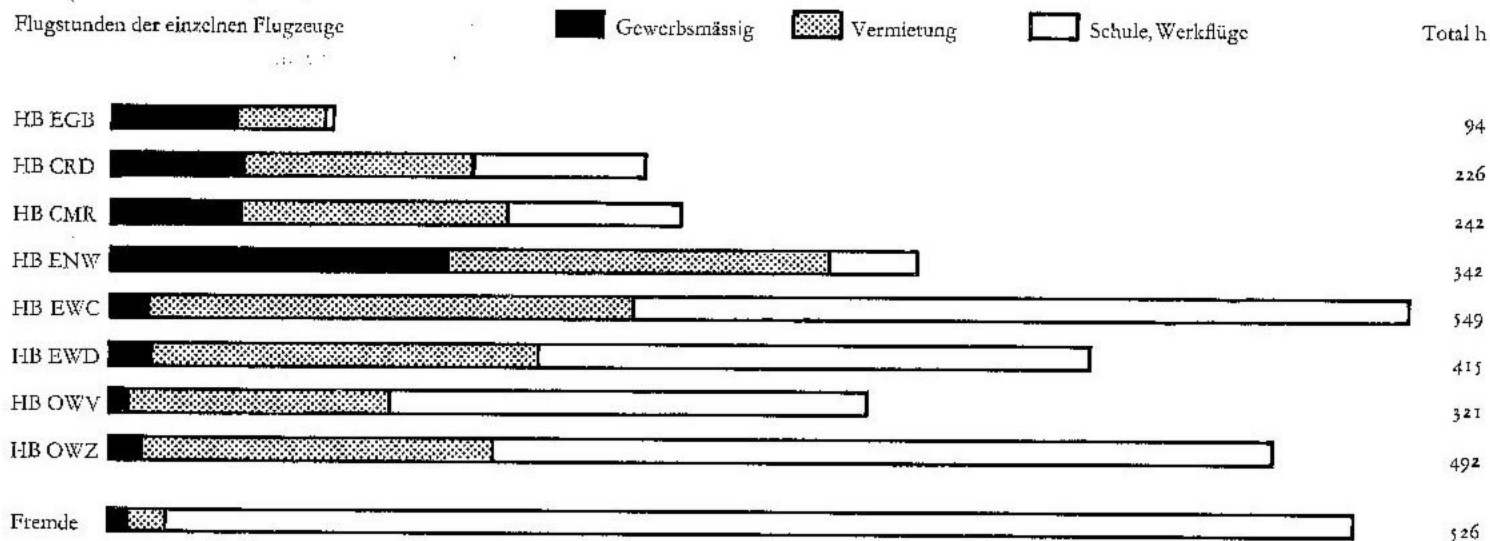
¹ = inkl. Segelflüge

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1968

Eigene und eingearterte Flugzeuge

	Flüge		Flugstunden		Passagiere (gewerbsmässig)	
	1968	1967	1968	1967	1968	1967
1. Gewerbsmässige Flüge						
a) Rundflüge	787	863	329.34	371.02	2 231	2 463
b) Taxiflüge	14	22	14.11	13.40	21	19
c) Photoflüge und andere	57	69	23.46	40.46	68	81
2. Werkflüge	59	108	23.38	30.21		
3. Schulflüge	13 012	13 327	1 755.07	1 838.52		
4. Flugzeugvermietung	3 084	5 467	1 075.35	1 503.27		
Total Motorflug	17 013	19 856	3 231.51	3 798.08	2 320	2 563

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1968

Flugzeug	Immatr.	Baujahr	Plätze	Motor	Radio	Verwendung
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
Piper-Cub J-30	HB-OWV	1944 1966*	2	Continental 90 PS		S T Sch
Piper-Cub J-30	HB-OWZ	1944 1966*	2	Continental 90 PS		S T

Im Laufe des Jahres ausgeschiedene Flugzeuge:

Super-Cub PA-18 HB-ORC Verkauf an Segelfluggruppe (1.4.68)

+ Modifikation F Funk (Radiotelephonie)
 * Totalrevision K Radiokompass
 V VOR
 I ILS

R Rundflug
 S Schulung
 T Training
 Sch Flugzeugschlepp

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

Druck: Böhler+Co AG, Wabern



24.-26. Mai 1968

Flugzeugschau der General Aviation mit einem Ambulanzflugzeug Convair 240 der USAF

13. Juli 1968

Zwischenlandung der Teilnehmer des Atlantik-Rallyes



20. Oktober 1968

Erste Landung eines Convair-640 der SATA

