



Titelbild:
Ankunft des österreichischen Bundespräsidenten Jonas
am 19. Mai 1969 anlässlich seines Staatsbesuches

Foto Comet

Alpar Jahresbericht 1969

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG Bern
41. Jahresbericht 1969

Organe 1969

Verwaltungsrat

Präsident:

* K. Meier, Direktor, Bern

Vizepräsident:

* H. Huber, Regierungsrat, Bern

Mitglieder:

* Ed. Cardinaux, Direktor, Bern

* Prof. W. Furrer, Direktor, Bern

* Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern

* M. Wirz, dipl. Bauing., Bern

F. Anderegg, Vorsteher, Bern

A. Hebeisen, Gemeinderat, Thun

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, a. Finanzinspektor, Bern

Ersatzmann:

H. Wyniger, Adjunkt des Stadtbuchhalters, Bern

Direktion

Direktor:

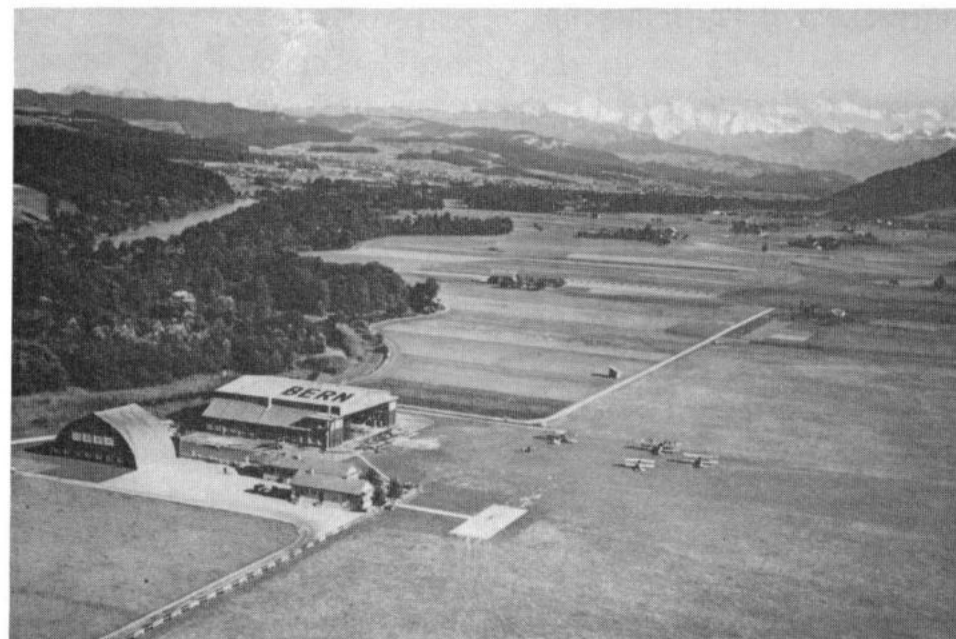
H. Pfändler, Bern

Einleitung

Am 7. Juli 1929 wurde der neu geschaffene Flugplatz Belpmoos eröffnet. Die Alpar organisierte zum 40jährigen Jubiläum im Herbst eine öffentliche Besichtigung des Flughafens. Mit 40 Cars der PTT wurde am Wochenende des 18./19. Oktober über 5000 Besuchern auf einer halbstündigen Rundfahrt ein Einblick in alle Anlagen vermittelt. Der ehemalige Luftamtdirektor und frühere Alparpilot, Dr. Markus Burkhardt, wies in seiner Festansprache darauf hin, dass Bern in den Pionierzeiten der Fliegerei besser gesinnt war als heute. Im Vergleich zwischen Bildern aus dem Anfang im Belpmoos und der heutigen Flughafenanlage ist zwar ein gewisser Fortschritt unverkennbar, aber ebenso deutlich zeigt sich, dass Bern mit der ungeheuren Entwicklung der Luftfahrt nicht Schritt gehalten hat.

Im Berichtsjahr sind die Studien für eine Verlegung des bernischen Luftverkehrs weitergeführt worden: Durch ein erfahrenes Ingenieurbüro aus Zürich wurde zuhanden der grossrätlichen Spezialkommission für Flugplatzfragen ein technischer Bericht mit zehn Möglichkeiten zur Erstellung eines Regional-Flughafens Bern ausgearbeitet. Aus diesem geht hervor, dass die Voraussetzungen im Belpmoos am schlechtesten sind, die günstigste Variante hingegen im Grossen Moos liegen würde. In Zusammenarbeit mit den gleichen Fachleuten sowie mit Herstellern moderner Kurzstrecken-Verkehrsflugzeuge hat die Alpar ihrerseits die Ausbaubedingungen für eine Lösung im Belpmoos überprüft. Mit einer Verlängerung der bestehenden Hartbelagpiste um rund 1,5 km könnten

zwar die Voraussetzungen für den Einsatz der in den nächsten Jahren zu erwartenden Zubringer-Flugzeuge geschaffen werden, aber gewisse operationelle Beschränkungen, insbesondere wegen der ungenügenden Hindernisfreiheit, bleiben bestehen. Im Hinblick auf die eingehendere Prüfung des Grossen Mooses für einen allfälligen Flughafenbau haben die Behörden von Stadt und Kanton Bern noch im Herbst erklärt, dass mit weiteren Mitteln für den Ausbau des Belpmooses zurückzuhalten sei. Die wirtschaftliche Expertise zur Beurteilung der Flughafenfrage liegt noch nicht vor. Fest steht aber, dass, solange der bernische Luftverkehr auf den Einsatz besonderer Flugzeugtypen angewiesen ist, es schwerfallen dürfte, den praktischen Beweis für die von Fachleuten nicht bezweifelte Bedürfnisfrage zu erbringen.



40 Jahre Flugplatz Bern-Belpmoos 1929–1969

Oben: Der Flugplatz um 1935
Unten: Aufnahme September 1969

Fotos Alpar

Luftverkehr Bern-Belpmoos

Berner Linienverkehr

Das Streckennetz des regelmässigen Luftverkehrs umfasste wie im Vorjahr die Anschlussbedienung von Zürich und Genf sowie eine Direktverbindung mit Paris. Mit der Einführung eines Früh- und Spätkurses nach resp. von Zürich ging eine langjährige Forderung aus Handels- und Industriekreisen in Erfüllung. Wegen der Beschränkung des kommerziellen Luftverkehrs auf Betriebszeiten bei Tageslicht und unter Berücksichtigung der für das Winterhalbjahr charakteristischen Wetterlagen konnten diese neuen Kurse aber lediglich von April bis Mitte September geführt werden. Der besondere Wert von vorzüglichen Anschlüssen an die Morgenkurse nach allen wichtigen europäischen Destinationen und der Möglichkeit einer späten Rückkehr nach Bern wurde durch eine unerwartet gute Belegung dieser Linien bestätigt. Eine weitere Verdichtung des Flugplanes konnte die Swissair mangels verfügbaren Flugmaterials nicht vornehmen. Alle Kurse sind wiederum mit Flugzeugen Fokker F-27 Friendship der Balair im Auftrage der Swissair gemäss nachstehenden Flugplänen geflogen worden:

1. Januar bis 31. März 1969, tägliche Kurse

Bern ab		Bern an	
10.15	nach Zürich	09.45	von Paris
15.15	nach Paris	13.30	von Zürich
16.00	nach Genf	15.40	von Zürich

1. April bis 31. Oktober 1969, tägliche Kurse

Bern ab		Bern an	
06.25	nach Zürich	09.55	von Genf
10.15	nach Zürich	12.55	von Zürich
13.25	nach Paris	15.50	von Paris
16.20 ¹	nach Genf	18.20 ² /19.30 ³	von Zürich

¹ 1. April bis 15. September

² 1. April bis 4. Mai und 11. August bis 15. September

³ 5. Mai bis 10. August

1. November bis 31. Dezember 1969, tägliche Kurse

Bern ab		Bern an	
10.15	nach Zürich	09.45	von Paris
15.15	nach Paris	13.15	von Zürich
16.20	nach Genf	16.00	von Zürich

Von 2516 geplanten Kursflügen sind 176 ausgefallen, was einer Jahresregelmässigkeit von 93,0% entspricht. Diese liegt im Rahmen der in den Vorjahren gemachten Erfahrungen. 130 Ausfälle waren allein durch die Wetterverhältnisse in Bern bedingt; aus flugzeugtechnischen Gründen konnten 22 Flüge nicht ausgeführt werden. Die übrigen Annullierungen hatten andere Ursachen, zum Teil auch schlechte Meteobedingungen auf anderen Flughäfen.

Die Regelmässigkeit war am schlechtesten im Januar mit 66%, gefolgt vom Dezember mit 79%, vom Oktober mit 85% und vom Februar mit 90%. In den übrigen Monaten lag sie über 95%.

Im Tätigkeitsbericht der Flugverkehrsleitung sind über die Regelmässigkeit des Linienverkehrs unter anderem

folgende Angaben zu entnehmen: Von den wegen Wetterverhältnissen in Bern verursachten Ausfällen sind 82,3% auf eine zu tief liegende Wolkenuntergrenze bei Hochnebel, 13,2% auf eine ungenügende Sicht von weniger als drei Kilometer, 3,0% auf extreme Windverhältnisse und 1,5% auf Schneefall zurückzuführen. Zu den zahlreichen Ausfällen infolge Hochnebels wird die Frage aufgeworfen, ob wegen der in vielen Fällen herrschenden Sicht von vier oder mehr Kilometer nicht eine flexiblere Anwendung der Hindernisfreigrenze für den Blindanflug geschaffen werden könnte. Die mit dem Luftamt diesbezüglich geführten Verhandlungen geben allerdings zu wenig Hoffnung Anlass.

Das Verkehrsergebnis hat sich erneut verbessert: Trotz eines Rückganges der Flugbewegungen auf 2340 gegenüber 2491 im Vorjahr hat die Zahl der in Bern ankommenden und abfliegenden Passagiere um 10% zugenommen. Die beste Besetzung wiesen wiederum die Flugverbindungen mit Zürich auf. Der ab April auf etwas später verlegte Nachmittagskurs nach Genf brachte wegen der dadurch verbesserten Abendanschlüsse eine spürbar bessere Auslastung, die im Monat September durchschnittlich 19 Passagiere pro Tag erreichte. Am schlechtesten war der im Sommerflugplan von Genf hergeführte Morgenkurs besetzt, dem ohne eigentliche Anschlussvermittlung lediglich die Rolle einer Flugzeugüberführung zugesprochen werden kann.

Die Flugverbindung mit Paris hat auch im dritten Betriebsjahr nicht den erhofften Stand erreicht. Es muss der Swissair besonders verdankt werden, dass sie trotz der durch Beladungsbeschränkungen und marktpolitische

Gegebenheiten verursachten Schwierigkeiten versucht, dieser Fluglinie zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Luftfrachttonnage ist um rund 6% zurückgegangen, was aber bei der Ladekapazität der Fokkerflugzeuge als direkte Folge der angestiegenen Passagierauslastung gewertet werden darf.

Kettenverkehr

Im Berichtsjahr hat die Balair im Pauschalflugreiseverkehr Bern nicht mehr bedient. Der Kettenverkehr nach Palma wurde durch die in Genf beheimatete schweizerische Bedarfsfluggesellschaft SATA übernommen, welche zu diesem Zwecke ein Flugzeug Convair 640 (mit Turbo-Triebwerken umgerüstete Convair-Metropolitan der Swissair) einsetzte. Der Flugplan umfasste vom 3. Mai bis 11. Oktober jeden Samstag je einen Abflug am Morgen nach Palma und eine Ankunft am Abend von Palma. Die Flüge wurden alternierend mit Basel und Genf kombiniert. Die neu gegründete Bedarfsfluggesellschaft Tellair bediente Bern mit Englandflügen und verwendete hierfür ein Flugzeug Convair 340 mit Kolben-Triebwerken. Vom 24. Mai bis 18. Oktober war jeden Samstag ein Morgenkurs nach London und eine Ankunft von London am Nachmittag geplant. Beide Gesellschaften führten nicht alle geplanten Flüge durch.

Insgesamt wurden im Kettenverkehr von und nach Bern durch die SATA in 38 Flügen 1260 Passagiere zwischen Bern und Palma sowie von der Tellair in 27 Flügen 959 Passagiere zwischen London und Bern befördert.

Flugplatzbetrieb

Mit den für einen ständig zunehmenden Verkehr bereitzuhaltenden Anlagen und Diensten sind die Aufgaben zahlreicher und umfangreicher geworden. Auf den Erfahrungen der letzten Jahre konnte eine Organisation aufgebaut werden, welche den anfallenden, z. T. sehr verschiedenartigen Arbeiten entspricht. Mit einem praktisch gleichbleibenden Personalbestand konnte der Betrieb störungsfrei abgewickelt werden. Dies ist aber nur dann möglich, wenn bei bestimmten aufwendigen Arbeitsvorgängen technische Einrichtungen geschaffen werden, welche den manuellen Einsatz vermindern oder erleichtern. Bei einer weiteren Zunahme des Verkehrs mit grossen Flugzeugen wird eine Erhöhung des Personalbestandes allerdings unumgänglich. Bisher war es während der Sommersaison jeweils möglich, mit Aushilfskräften Überbrückungen zu schaffen.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Die Erstellung von drei Flugzeug-Einstellhallen mit einem Bauwert von rund einer halben Million Franken war im Berichtsjahr das grösste Bauvorhaben auf dem Belpmoos. Ende Juli konnte der erste Hangar für Motorflugzeuge und im Herbst dann auch der zweite bezogen werden. Ende Oktober war auch der Segelflugzeughangar be-

zugsbereit. In der dadurch frei gewordenen grossen Alpar-Flugzeughalle hat sich das Eidg. Luftamt mit einem langjährigen Vertrag eingemietet. Damit konnte ein in den letzten Jahren immer prekärer gewordener Platzmangel behoben werden. Die Finanzierung der drei neuen Hangars erfolgte durch Darlehen des Eidg. Luftamtes und privater Flugzeugbesitzer sowie durch Vorauszahlung von Mietgebühren des Eidg. Luftamtes und Geldaufnahme bei der Kantonalbank von Bern. Eine bedeutende Verbesserung für den Passagierdienst bildet die anfangs Juni dem Betrieb übergebene neue Abflugwarte, welche der bestehenden Baracke auf der Flugsteigseite angegliedert wurde.

Die aus Flugsicherheitsgründen verlangte Verlegung der Rasenpiste ist nun ausgeführt worden. Sie kann aber wegen der notwendigen Stabilisierung der Rasenfläche erst im nächsten Jahr in Betrieb genommen werden. Die alte Rasenpiste wird als Reserve-Landestreifen weiterhin betriebsbereit gehalten. Im Zusammenhang mit diesem Pistenbau und dem Hangarbauprogramm waren verschiedene zusätzliche Planearbeiten erforderlich, deren Ausmass grösser als erwartet ausfiel. Aus finanziellen Gründen konnte für den Anschluss der neuen Motorflughangare an das bestehende Rollwegsystem nur eine verkürzte Hartbelag-Rollstrasse erstellt werden. Auf die Dauer wird sie den Ansprüchen nicht genügen. Zur flüssigeren Abwicklung des Rollverkehrs mit Kleinflugzeugen während verkehrsreicher Zeiten sind im Bereiche der ehemaligen Augutstrasse und zum südöstlichen Pistenanfang auf dem Rasen zusätzliche Rollstreifen angelegt worden.

Flugpolizei

Die Überwachung der Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung wurde im Berichtsjahr vor allem auf nicht in Bern stationierte Piloten ausgedehnt, nachdem die Vorschriften nun auch im schweizerischen Luftinformationshandbuch aufgenommen wurden. Das Eidg. Luftamt hat zwar ihre im Vorjahr begonnenen Lärmmessungen an Leichtflugzeugen, welche der Abgrenzung von Lärmstufen dienen sollen, in grösserem Umfange weitergeführt. Befriedigen können auf die Dauer nur direkte Massnahmen gegen übermässigen Fluglärm, nicht aber die heute indirekt angewandten räumlichen und zeitlichen Beschränkungen, von denen auch lärmgedämpfte Luftfahrzeuge betroffen werden. Im Herbst hat der Regierungsrat die Kantonale Fluglärmkommission ernannt, in welcher die Alpar ebenfalls einen Sitz erhielt.

Flugverkehrsleitung, Fluginformation und Wetterdienst

Die Zuwachsrate der mit Radiotelephonie geleiteten Flugbewegungen ist weiterhin bemerkenswert: es waren im Berichtsjahr insgesamt 60 203 oder rund 13% mehr als im Vorjahr. Mit 7723 Bewegungen wurde im Mai das bisher grösste Monatsergebnis erreicht. Auch die Flüge nach Blindflugregeln sind um rund 12% auf über 9000 Bewegungen angestiegen.

Die technischen Anlagen für den Flugsicherungsdienst erfuhren einige weitere Verbesserungen, von denen besonders die Installation einer neuen Funkfeueranlage im

Murifeld und einer Notstromgruppe beim Funkfeuer Schüpberg sowie die Erweiterung der Recorderanlage auf 15 Kanäle zu erwähnen sind.

Bis zum Ende des Berichtsjahres konnten die Verhandlungen der drei Flughäfen Zürich, Genf und Bern mit dem Eidg. Luftamt über neue Vertragsverhältnisse im Flugsicherungsdienst zum Abschluss gebracht werden. Dadurch wird nun die Radio-Schweiz AG direkter General-Vertragspartner mit dem Eidg. Luftamt für die Durchführung des Flugsicherungsdienstes in der Schweiz, während die diesen Dienst beanspruchenden Flughäfen ihrerseits eine Vereinbarung mit dem Eidg. Luftamt treffen über die lokale Durchführung und die Kostenteilung.

Flugplatzservice

Bei einem gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der Einführung eines Früh- und Spätkurses wenig veränderten Flugplanes ergaben sich für die Flugzeugabfertigung keine grundsätzlichen Änderungen. Der durch die Swissair übernommene Trafficdienst und der von der Alpar besorgte Rampdienst haben sich auf eine gute Zusammenarbeit eingespielt.

Die durch die Kantonspolizei und die Zollbehörde durchgeführten Grenzkontrollen verliefen reibungslos. Aus Personalmangel muss für die Passkontrolle immer noch derselbe Polizeibeamte die Ein- und Ausreise besorgen, was für die abflugabgefertigten Passagiere bei gleichzeitigen Landungen jeweils eine vorübergehende Unterbrechung des Durchganges in die Abflugwartehalle ver-

ursacht. Dieser Mangel sollte mit der Zeit behoben werden können.

Der Zubringerdienst mit PTT-Cars hat sich weiterhin bewährt. Dessen Wirtschaftlichkeit ist jeweils von dem auf den Flugplan abgestimmten Fahrplan abhängig. Das diesjährige Betriebsdefizit ist grösser ausgefallen als im Vorjahr, weil mehr Leerfahrten durchgeführt werden mussten und die Bedienung einzelner Kurse erwartungsgemäss eine schlechte Auslastung brachte.

Pistenbereitstellung

Schneeräumungsarbeiten erfolgten in den Perioden bis zum 20. Februar und vom 18. November an. In 36 Einsätzen waren Schneefälle von total 96 Zentimeter Höhe und Eisschichten von insgesamt 28 Millimeter zu entfernen. Hiefür wurden 295 Maschinenstunden aufgewendet und 10432 Liter Enteiseflüssigkeit versprüht. Die Winterbereitstellung der Flugpiste und Hartbelagflächen ist damit um rund einen Viertel aufwendiger ausgefallen als im Vorjahr.

Feuerwehr- und Rettungsdienst

Die Instruktion an den Feuerwehrgeräten wurde fortgesetzt und ein systematisches Fahrtraining durchgeführt. An der Ausrüstung sind verschiedene Verbesserungen angebracht und in neun Feuerwehrübungen und einer Inspektion die Einsatzbereitschaft überprüft worden.

Von 37 Einsatzfällen waren beinahe die Hälfte vorsorgliche Bereitstellungen für durch starken Seitenwind oder Fahrwerkstörungen gefährdete Flugzeuge. Je ein Fall von Vergaser- und Auspuffbrand erforderten eine effektive Löschung; während in einem Falle ausgelaufenes Benzin mit Ekoperl aufgefangen werden musste.

Durch die neu in Betrieb genommene Cerberus-Alarmanlage wurden 15 Alarme ausgelöst, welche ausser einem Blitzschlag meistens auf ein Ansprechen der automatischen Rauchmelder zurückgingen.

Neue Abflugwartehalle

Foto Dr. P. R. Zaugg



Flugbetrieb der Alpar

Die fliegerische Aktivität der Alpar hält sich immer noch in bescheidenem Rahmen. Durch zielgerichtete Auswahl des Flugzeugparkes sowie konsequente Beschränkung auf wirtschaftlich vertretbare Betriebsarten wurde in den letzten Jahren eine Grundlage geschaffen, welche einen weiteren Ausbau, etwa in einer Ausweitung der gewerbsmässigen Flüge und in der höheren Ausbildung, gestattet. Die erreichte Flugstundenzahl ist zwar gegenüber dem Vorjahr nur leicht angestiegen, obwohl besonders der Herbst von ausgezeichnetem Flugwetter begünstigt war. Der Zunahme an Flugleistungen im gewerbsmässigen und Schulungsbetrieb steht ein weiterer Rückgang in der Flugzeugvermietung gegenüber. Für die Durchführung von Kursen und Flugveranstaltungen mussten wiederum Fremdflugzeuge eingemietet werden, aber in geringerem Umfange als im Vorjahr. Die Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes sind auf Seite 18 dargestellt.

Flugzeugpark

Die Beschaffung neuer Schulflugzeuge musste erneut hinausgeschoben werden. Bei dem vom Bund subventionierten Flugzeug «Beagle-Pup» sind technische Schwierigkeiten aufgetreten, und seit einiger Zeit ist die weitere Produktion durch das englische Herstellerwerk in Frage gestellt. Das von den Flugzeugwerken Altenrhein entwickelte Flugzeug «Bravo» steht in grundlegender Überarbeitung, und mit einer Lizenzierung im Jahre 1970 kann

noch nicht sicher gerechnet werden. In dieser Lage sah sich die Alpar genötigt, die zwei Piper-Schulflugzeuge im März durch eine zufällig erhältliche Occasion zu ergänzen, um den Bedürfnissen der FVS-Kurse besser entsprechen zu können.

Ende Juni ging das Flugzeug Piper-Cub HB-OWZ bei einem Vermietungsflug durch Absturz auf dem Eiger-gletscher verloren. Leider kam dabei der Passagier ums Leben, während der Pilot einige nicht mit bleibenden Nachteilen verbundene Verletzungen davontrug. Der Bericht der Flugunfalluntersuchungs-Kommission liegt noch nicht vor. Die vierplätzigige Reisemaschine Cessna 172 HB-CRD erlitt während eines Schulfluges einen Landeklappen-Schaden, dessen Behebung einen Ausfall von 10 Wochen zur Folge hatte. Die nicht für einen angemessenen Preis verkäufliche Bonanza HB-EGB wurde während sieben Monaten in Betrieb genommen und diente in erster Linie im gewerbsmässigen Flugbetrieb. Der Flugzeugpark ist auf Seite 19 aufgeführt.

Flugschule

Mit der Wiederaufnahme mehrerer Kurse der fliegerischen Vorschulung hat die Motorflugschulung zugenommen und wieder den Stand des vorletzten Jahres erreicht. Der Bund richtete den SUVA-pflichtigen Schulen erstmals eine zusätzliche Fluglehrerentschädigung für FVS-Kurse aus. Die Zusammenarbeit mit dem «Verein pro Fliegerschule Bern» war gut. Die durch diesen vor allem betriebene Abendschulung leidet in besonderem Masse

unter der aus Lärmgründen angeordneten zeitlichen Schulbeschränkung.

Das Lehrpersonal umfasste drei hauptamtliche Fluglehrer, wovon einer nur für Theorie und Flugüberwachung eingesetzt werden kann, sowie neun Aushilfsfluglehrer.

An Kursen wurden durchgeführt:

- 6 Kurse Fliegerische Vorschulung, 34 Schüler
 - 1 Kurs Fliegerische Grundschulung für angehende Flugverkehrsleiter, 12 Schüler
 - 2 Kurse Weiterbildung in Navigation, 12 Schüler
 - 3 Theoriekurse für Berufspiloten, 35 Schüler
- Individuell standen 36 Privatschüler in der Ausbildung. Insgesamt wurden folgende Brevets erworben:
- 22 Privatpiloten und
 - 15 Berufspiloten

Im Rahmen der Alpar-Fliegerschule bildete Herr F. Gribi auf den von ihm vertretenen Piper-Flugzeugen 12 Privatschüler aus, wovon 7 das Brevet für Privatpiloten erwarben.

Gewerbmässiger Flugbetrieb

Dank ausgezeichnetem Flugwetter im Herbst erbrachte der Rundflugbetrieb die ansehnliche Leistung von 487 Flugstunden, was gegenüber dem schlechten Vorjahr eine Zunahme von 47% ausmacht. Auch die Leistungen von 1967 sind um rund 30% übertroffen worden. In 972 Flügen sind 2716 Passagiere befördert worden. Mit Erfolg wurden gelegentlich eingemietete Flugzeuge mit 5–6 Passagierplätzen eingesetzt. Die Beschaffung einer solchen

Maschine ist aber im heutigen Zeitpunkt noch nicht zu verantworten. Zugenommen haben in gleichem Ausmasse die Taxi- und Fotoflüge.

Flugzeugvermietung

Die Ausmietung von Flugzeugen an Piloten ist in ständiger Abnahme begriffen. Während der Rückgang in den auf dieser Sparte geflogenen Stunden im Vorjahr rund 30% betragen hatte, lag er im Berichtsjahr immer noch bei 13%. Das verstärkte Konkurrenzangebot auf dem Platze Bern und die zunehmende Zahl von Privatflugzeugen wirken sich deutlich aus. Mit der Erweiterung des Flugzeugparkes des Eidg. Luftamtes ging die Einmietung von Alpar-Flugzeugen durch Bundesbeamte in den letzten Jahren erheblich zurück.

Flugpersonal

Für die beiden in den Bundesdienst abgewanderten hauptamtlichen Fluglehrer konnten wieder zwei geeignete Ersatzleute mit der nötigen Erfahrung gefunden werden, obwohl immer noch wenig gute Kaderpiloten zur Verfügung stehen. Die während einer längeren Schönwetterperiode gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass für die störungsfreie Erledigung der Flugaufträge die Zahl der nebenamtlichen Flugzeugführer vermehrt werden muss.

Verwaltung

Die 21. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1968 wurde unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Regierungsrat Huber, am 27. Juni 1969 im Flugplatz-Restaurant Belpmoos durchgeführt. Sie war von 42 Aktionären besucht, welche 4745 eigene und vertretene Aktien (84% des Aktienkapitals) vereinigten. Die Versammlung stimmte nach Anhören des Präsidialberichtes den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle zu. Der Geschäftsbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz wurden genehmigt sowie der Verwaltung und Direktion Entlastung erteilt.

Für den verstorbenen Gemeinderat M. Brenner wurde als neuer Vertreter der Gemeinde Thun Gemeinderat A. Hebeisen in den Verwaltungsrat gewählt. Die übrigen Mitglieder waren wegen der dreijährigen Amtsdauer nicht zu wählen. Die Kontrollstelle wurde bestätigt.

Anschliessend wurden die Teilnehmer der Generalversammlung zu einem Cocktail in die neu eröffnete Abflughalle eingeladen. Vor und nach der Versammlung wurden mit den Aktionären Rundflüge über den Wohlensee und Bielersee durchgeführt zur Besichtigung des im Bau befindlichen Atomkraftwerkes und der Raffinerie Cressier. Die Verwaltungsgeschäfte sind in drei Sitzungen des Verwaltungsrates und an einer Sitzung des Ausschusses erledigt worden. Eine weitere Beschlussfassung erfolgte auf dem Zirkulationsweg. In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 25. August übernahm Herr K. Meier, Direktor der Kantonalbank, das Präsidium der Alpar. Herr Regierungsrat Huber amtiert fortan wieder als Vizepräsident.

Finanzielles

Der Geschäftsverkehr beläuft sich auf 3,34 Millionen Franken. Im Flugplatzbetrieb hält sich die Betriebsrechnung innerhalb des Voranschlages. Gegenüber dem Vorjahr ist eine Ertragssteigerung von rund 10% erzielt worden. Die hauptsächlichsten Einsparungen auf der Aufwandseite entfallen auf die Personalkosten, den Unterhalt der Liegenschaften sowie die Flugsicherung. Dagegen erforderten die Unterhaltskosten für Pisten, Vor- und Parkplätze in Form von Ergänzungsbauten vermehrte Mittel.

Die Abteilung Flugbetrieb schliesst mit einem bescheidenen Reingewinn ab. Auch in diesem Betrieb kann eine Ertragssteigerung von fast 18% festgestellt werden. Im Rundflugsektor ist ein noch nie erreichter Umsatz erzielt worden. Massgebende Einsparungen erfolgten vor allem im Personalsektor und im Flugzeugunterhalt. Einer massiven Zunahme waren hingegen die Versicherungsprämien unterworfen.

Die Betriebsrechnung der Verwaltung und Direktion weist gegenüber dem Budget eine Einsparung von rund 30% auf, was sich auf die einzelnen Betriebsabteilungen wiederum günstig auswirkt. Der heutige Personalbestand der Gesellschaft wird voraussichtlich auch für das folgende Geschäftsjahr genügen.

Ausblick

Im Vordergrund steht die Flugplatzfrage. Wenn der Luftverkehr als modernster Verkehrsträger auch für die Region Bern seine Bedeutung erhalten soll, muss ein Ausweg aus der heutigen Situation gefunden werden. Unter den bestehenden Verhältnissen ist eine normale Entwicklung ausgeschlossen.

Trotz der Prüfung neuer Flughafensstandorte ist im Belpmoos die Verbesserung der Anflugverhältnisse im Interesse einer grösseren Regelmässigkeit des Luftverkehrs weiter zu verfolgen, weil dieser Flugplatz auch im Falle einer Verlegung noch einige Jahre der bernischen Luftfahrt zu dienen haben wird. Auch wenn die Behörden heute aus begreiflichen Gründen beabsichtigen, mit weiteren Investitionen im Belpmoos zurückzuhalten, dürften für Navigationseinrichtungen und die Herabsetzung der Hindernisfreigrenze weitere Aufwendungen notwendig sein.

Mit der Swissair ist die noch intensivere Bedienung Berns im Anschlussverkehr zu prüfen, und für die Beibehaltung der direkten Flugverbindung nach Paris sind auch von bernischer Seite vermehrt Anstrengungen zu unternehmen. Auf dem Sektor Pauschalflugreiseverkehr bestehen leider nur geringe Aussichten für eine wesentliche Zunahme, weil die Fluggesellschaften kaum mehr über Flugmaterial verfügen, welches sich für das Belpmoos eignet. Diesem Zweig des Luftverkehrs wird noch nicht überall die gebührende Bedeutung zugemessen.

Die Verhandlungen über die Erhöhung der Flughafengebühren sind in letzter Zeit weiter fortgeschritten, so

dass zukünftig mit einer besseren Entschädigung der vielfältigen Flughafendienste gerechnet werden darf. Weniger günstig entwickelt sich die Frage der Versicherungen im Flugbetrieb, wo die Prämien nach einer ersten Erhöhung zwischen 40 und 60% voraussichtlich noch weiter ansteigen werden.

Für die Alpar bleiben auch im kommenden Jahr zahlreiche Aufgaben zu bewältigen, die über den normalen Betriebsablauf hinausgehen. Aufgrund der jahrelangen Erfahrung und in voller Überzeugung von der Notwendigkeit wird sich die Gesellschaft nach bestem Wissen und Können einsetzen für die Erhaltung und Weiterentwicklung der bernischen Luftfahrt.

Bern, 13. April 1970

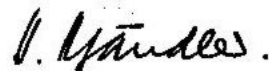
Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



K. Meier



H. Pfändler

Bilanz per 31. Dezember 1969

	<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>
Kasse	4 348.41	Kreditoren	488 420.82
Postscheck	50 392.90	Baukonto Hangarbauten 1969	37 187.50
Banken	117 630.88	Subventionen	157 664.50
Debitoren	268 973.50	Nichteingelöste Gutscheine	68 208.—
Subventionen	340 046.16	Vorauszahlung Mieten	165 000.—
Vorräte	35 479.30	Fürsorgestiftung	147 487.10
Transitorische Aktiven	71 067.—	Darlehen	117 680.—
Liegenschaften	273 904.—	Transitorische Passiven	15 502.50
Hangarbauten 1969	309 549.75	Rückstellungen	114 649.80
Einrichtungen, Werkzeuge	13 703.—	Aktienkapital	565 000.—
Büromobiliar und Maschinen	16 001.—	Erneuerungsfonds Flugsicherung	130 000.—
Flugzeuge	206 702.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	88 000.—
Fahrzeuge und Geräte	15 026.—	Erneuerungsfonds Wintergeräte	40 000.—
Wertschriften	64 149.50	Delkredere	12 080.65
Wertschriften Erneuerungsfonds	200 000.—		
Wertschriften Fürsorgestiftung	147 487.10		
Verlustvortrag	12 420.37		
Total Aktiven	<u>2 146 880.87</u>	Total Passiven	<u>2 146 880.87</u>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1969

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Aufwand	2 700 334.54	
	Ertrag		1 056 904.70
	Subvention der Stadt Bern		821 714.92
	Subvention des Kantons Bern		821 714.92
<hr/>			
Flugbetrieb	Aufwand	462 429.80	
	Ertrag		463 741.45
	Betriebsgewinn pro 1969	1 311.65	
<hr/>			
		3 164 075.99	3 164 075.99
<hr/>			

Bericht der Kontrollstelle

Als Mitglieder der Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1969 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Flugbetriebes schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 1311.65 und diejenige des Flugplatzbetriebes, nach Berücksichtigung der ordentlichen Betriebsbeiträge des Kantons und der Gemeinde Bern von je Fr. 821 714.92, ausgeglichen ab. Die Bilanz weist beidseitig Fr. 2 146 880.87 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 AG 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 6. April 1970

Die Kontrollstelle:

sig. F. Brignoni

sig. O. Moser

Flugplatz Bern Verkehrsausweis 1969

		1969	1968	Veränderung in %
1. Linienverkehr	Bewegungen	2 340	2 491	— 7
	Passagiere Eigenverkehr	43 420	39 301	+ 10
	Passagiere Transitverkehr	1 631	3 122	— 48
2. Kettenverkehr	Fracht Eigenverkehr	311 086	332 943	— 7
	Bewegungen (inkl. Leerflüge)	130	76	+ 71
	Passagiere Eigenverkehr	2 219	1 556	+ 43
	Passagiere Transitverkehr	157	28	
3. Bedarfsverkehr (ohne Helikopter)	Bewegungen	1 525	904	+ 69
	Passagiere Eigenverkehr	876	407	+ 116
	Fracht Eigenverkehr	37 839	22 087	+ 71
4. Rundflüge (ohne Helikopter)	Bewegungen	1 958	1 574	+ 24
	Passagiere	3 069	2 231	+ 37
5. Privatflüge	Bewegungen	29 294	30 487	— 4
	Passagiere	8 244	10 191	— 19
6. Luftamtflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	7 536	5 319	+ 42
	Passagiere	605	431	+ 40
7. Militärflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	1 558	1 434	+ 9
8. Motorflugschulung	Bewegungen	36 796	32 414	+ 14
9. Segelflugschulung	Bewegungen	7 292	5 282	+ 38
Segelflugtraining	Bewegungen	1 984	3 794	— 48
10. Helikopterflüge (inkl. Schulung und Rundflüge)	Bewegungen	5 189	7 926	— 35
<i>Total Eigenverkehr Bern</i>	Bewegungen*	95 602	91 701	+ 4
	Passagiere	58 433	54 117	+ 8
	Fracht kg	348 925	355 030	— 2

* = inkl. Segelflüge

Charterflugverkehr

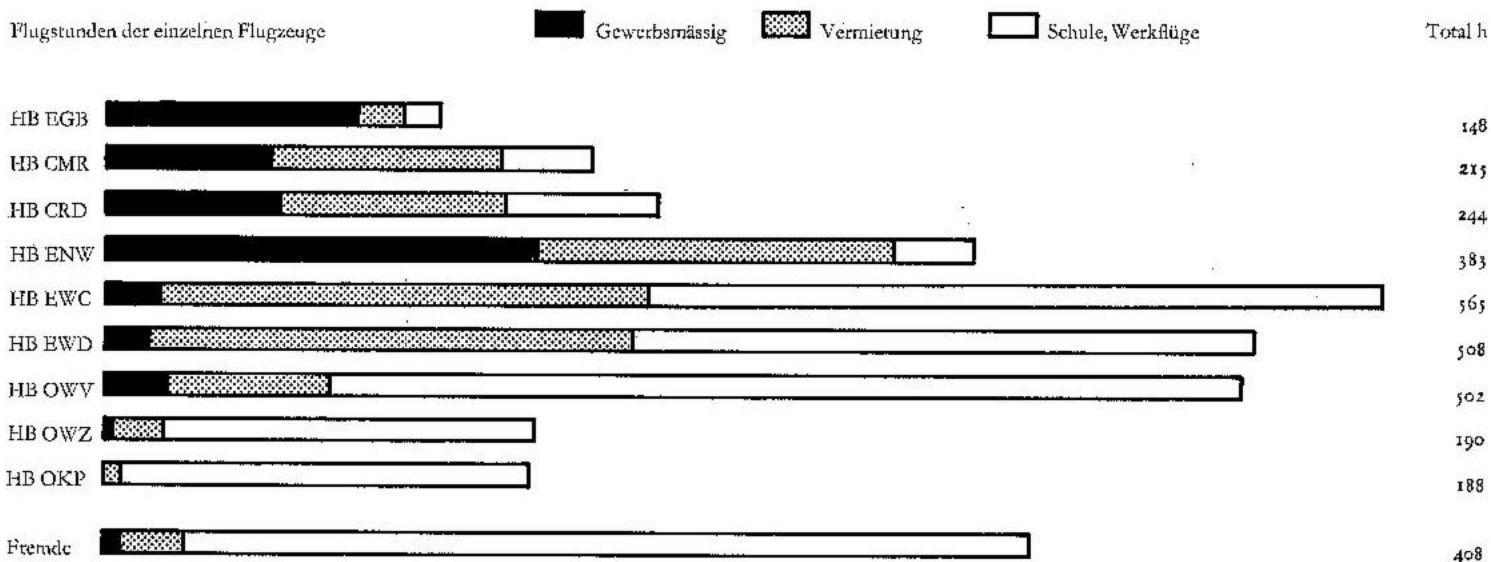
Hintergrund: Flugzeuge der Bedarfsfluggesellschaften SATA und Tellair
Vordergrund: Geschäftsflugzeug der Firma Philips

Foto Alpar



Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1969

	Flüge		Flugstunden		Passagiere (gewerbmässig)	
	1969	1968	1969	1968	1969	1968
1. Gewerbmässige Flüge						
a) Rundflüge	972	787	487	330	2 716	2 231
b) Taxiflüge	17	14	17	14	30	21
c) Fotoflüge und div.	57	57	37	24	61	68
2. Werkflüge	63	59	20	24		
3. Schulflüge	14 353	13 012	1 854	1 755		
4. Flugzeugvermietung	2 422	3 084	936	1 075		
Total Motorflug	17 884	17 013	3 351	3 232	2 807	2 320



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1969

<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
Piper-Cub J-3	HB-OWV	1944 1966*	2	Continental 90 PS		S T
Piper-Cub J-3	HB-OKP	unbekannt 1964*	2	Continental 65 PS		S T

Im Laufe des Jahres ausgeschiedene Flugzeuge:

Piper-Cub J-3 HB-OWZ Zerstört beim Absturz Eigergletscher (29.6.1969)

+ Modifikation

* Totalrevision

F Funk (Radiotelephonie)

K Radiokompass

V VOR

I ILS

R Rundflug

S Schulung

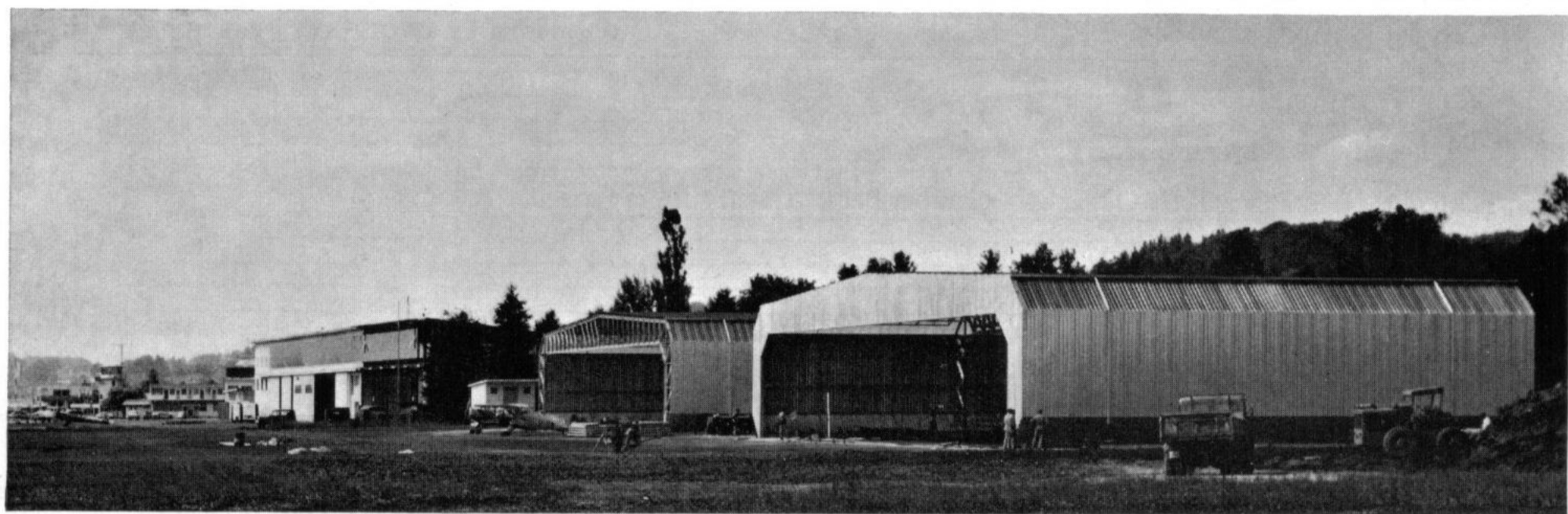
T Training

Neue Hangarbauten

Oben: Hangar für Segelflugbetrieb

Unten: Die beiden Hangars für Motorflugzeuge

Fotos Alpar



Bilder auf Rückseite:

40 Jahre Flugplatz Bern-Belpmoos

Oberes Bild:

18./19. Oktober 1969 Besichtigungsfahrten auf dem
Flugplatzareal mit PTT-Cars

Unteres Bild:

10. September 1969 Drei Herkules-Transportflugzeuge der
USAF auf Europa-Tournee mit einem amerikanischen
Orchester

Fotos Alpar

Druck: Böhler + Co AG, Wabern

