

Alpar

Jahresbericht 1971



Titelseite:

Kontrollturm mit Flugsteig

(Alle Fotos im Jahresbericht durch ALPAR)

Alpar Jahresbericht 1971

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern
43. Jahresbericht 1971

Organe 1971

Verwaltungsrat

Präsident:

* K. Meier, Direktor, Bern

Vize-Präsident:

* H. Huber, Regierungsrat, Bern

Mitglieder:

* Prof. W. Furrer, Bern

* Ch. Parisod, Direktor, Bern

* Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern

* M. Wirz, dipl. Bauingenieur, Bern

F. Anderegg, Vorsteher, Bern

K. Dällenbach, Notar, Bern

Dr. M. Fröhlicher, Direktor, Bern

A. Hebeisen, Gemeinderat, Thun

E. Hegner, Direktor, Bern

Dr. P. Legler, Direktor, Bern

P. Müller, Wirtschaftssekretär, Bern

Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär, 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

Mit dem Jahre 1971 wird ein weiteres Kapitel der Geschichte der bernischen Luftfahrt abgeschlossen: Die erneute Einstellung des regelmässigen Luftverkehrs und ein weiterer Rückgang der Charterflüge haben eine Situation geschaffen, die die Weiterführung des Flughafenbetriebes in Frage stellte. Nach 6½ Jahren stellte die Swissair den gut entwickelten Anschlussverkehr mit Fokker-Friendship-Flugzeugen ein. Auch das seit 8 Jahren mit Palma de Mallorca unterhaltene Sommer-Charterprogramm wurde bis auf wenige Flüge kurzfristig annulliert. Für beide Verkehrsweige ist die Ursache primär im Ungenügen des Belpmooses für die Aufnahme eines zeitgemässen Luftverkehrs zu suchen – auch wenn noch andere Gründe zu den Entscheiden geführt haben mögen.

Hierauf drängten die beitragsleistenden Behörden von Stadt und Kanton auf eine rasche Anpassung der Flughafen-Betriebsorganisation, um eine namhafte Kostensenkung zu erwirken. Dies war nur mit einem massiven Personalabbau möglich. Die Entlassung von 17 Angestellten, beinahe der Hälfte der Belegschaft, verursachte Enttäuschungen, besonders bei jenen Mitarbeitern, die nach vielen Jahren treuer Pflichterfüllung ihren Arbeitsplatz verloren. Die Arbeitsmoral muss besonders bei gut eingespielten Betrieben, welche viel Initiative und Verantwortungsgefühl jedes einzelnen erfordern, unter solchen Massnahmen leiden.

Ende Oktober wurde die Alpar von einer Flugkatastrophe heimgesucht. Am selben Nachmittag sind unabhängig voneinander am Sigriswilergrat und im Diemtigtal zwei an Privatpiloten vermietete Reiseflugzeuge abgestürzt, wobei acht Menschen ums Leben kamen.

Der vom Regierungsrat aufgrund der eingeholten Expertisen ausgearbeitete Bericht zur Studie eines Flughafenprojektes im Grossen Moos ist nach Abschluss dieses Berichtes veröffentlicht worden. Indessen hat sich im Seeland eine zunehmende Opposition gebildet. Dem Schutzverband gegen einen bernischen Flughafen sind die meisten Gemeinden der betroffenen Region einschliesslich Biel beigetreten.



Im Februar wurde aus einer Flugzeughalle die erste TV-Sendung «Grüezi mitenand» übertragen. Sie diente der Erhaltung der Hunziken-Holzbrücke.

Links: Zuschauer-Tribüne
Unten: Zürcher Majoretten



Luftverkehr Bern-Belpmoos

Berner Linienverkehr

Die von der Swissair anlässlich des Entscheides zur Einstellung der Pariser Linie für das Jahr 1971 in Aussicht gestellte Vermehrung der Inlandverbindungen wurde nicht verwirklicht. Die Bedienung Berns im nun reinen Anschlussverkehr konzentrierte sich auf die Schwerpunkte der Abflüge und Ankünfte internationaler Linien in Zürich. Im Sommer wurde Genf lediglich noch mit einem Nachmittagsflug berücksichtigt. Die Kursflugzeuge verkehrten nach folgenden Flugplänen:

1. Januar bis 31. März 1971, tägliche Kurse

Bern ab		Bern an	
10.20	nach Zürich	09.45	von Genf
16.10	nach Genf	13.05	von Zürich
16.25	nach Zürich	15.50	von Zürich

1. April bis 31. Oktober 1971, tägliche Kurse

Bern ab		Bern an	
06.20*	nach Zürich	09.10	von Zürich
10.10	nach Zürich	13.00	von Zürich
13.30	nach Zürich	15.50	von Zürich
16.10	nach Genf	19.10*	von Zürich

* Nur bis 1. September

Alle Kurse wurden durch die Balair im Auftrage der Swissair mit Flugzeugen Fokker-Friendship geflogen.

Wenngleich der Bedienungswert dieser Inlandflüge im Laufe der Jahre ständig verbessert worden war, bestanden noch wesentliche Lücken. So fehlte beispielsweise ein Anschluss

an die Abendabflüge in Zürich. Für einen bedeutenden Teil des Passagieraufkommens aus der Region Bern muss angenommen werden, dass der Anschluss an die Flughäfen mit internationalem Verkehr auf dem Landwege erfolgte.

Trotz der effektiven Abnahme der regelmässigen Flüge war das Verkehrsergebnis relativ gut. Bei einem Rückgang der Flugkurse von 27% gegenüber dem Jahre 1970 sind die Passagierzahlen nur 18% geringer ausgefallen. Die durchschnittliche Besetzung der Flugzeuge ist von 19,2 auf 22,8 Fluggäste angestiegen. Die Auslastung der einzelnen Kurse hat durch die Neugestaltung des Sommerflugplanes einige Änderungen erfahren: mit über 32 Passagieren im Jahresdurchschnitt stand wiederum der Vormittagsabflug nach Zürich an der Spitze; er war in den besten Sommermonaten durchschnittlich bis zu 90% belegt! Ihm folgten die Ankünfte aus Zürich mit rund 29 Passagieren am Mittag, 27 am Abend und 25 am Nachmittag. Die beiden übrigen Abflüge nach Zürich am frühen Morgen und Nachmittag waren je mit 24 Gästen besetzt. Die ab April am Morgen von Zürich überführte Maschine wies mit 9 belegten Plätzen ein besseres Resultat auf als die frühere Verbindung von Genf. Der Nachmittagskurs nach Genf war etwa 10% besser besetzt als im Vorjahr: zu den 13 in Bern einsteigenden Passagieren kamen im Sommerflugplan noch rund 12 Transitreisende ab Zürich. Die Zahl der in Bern abfliegenden und ankommenden Passagiere überstieg 42 000. Durch die Nachmittagskombination Zürich-Bern-Genf erlangte der Transitverkehr vermehrte Bedeutung mit zusätzlichen 2600 Reisenden. Die Luftfracht ist um weitere 18% zurückgegangen.

Von 2132 geplanten Kursen sind 176 ausgefallen. Die Jahresregelmässigkeit erreichte demnach 91,7%. Eine ausgedehnte

Nebellage drückte die Regelmässigkeit im Januar auf einen bisher nie erreichten Tiefstand von 53%, wobei die Mehrzahl der Ausfälle wegen der kritischen Wetterverhältnisse in Zürich erfolgte. In den Monaten April bis September lag sie über 97%. Praktisch die Hälfte der nicht geflogenen Kurse ist nicht auf Ursachen beim Flughafen Bern zurückzuführen. Rund 20 Ausfälle waren technisch und 12 weitere wegen anderweitiger Verwendung der Flugzeuge bedingt.

Die Einstellung des erst im Mai 1965 wieder neu aufgenommenen Linienverkehrs mit Fokker F-27-Flugzeugen löste in Bern Überraschung aus. Zwar hatte die Swissair keinen Zweifel darüber aufkommen lassen, dass die der Balair übertragene Operation nur von beschränkter Dauer sein könne. Jedoch wurde nicht vor Mitte der siebziger Jahre mit einer Aufhebung gerechnet. Der erst Anfang Juli erklärte Entscheid kam überraschend und wurde als endgültig bezeichnet. Die Alpar sah sich vor die Tatsache gestellt, innerhalb von vier Monaten bedeutende Betriebssparten zu liquidieren.

Der zusammen mit den SBB und PTT aufgezogene direkte Buszubringerdienst zum Flughafen Kloten wird zwar dem mit operationellen Beschränkungen behinderten Luftverkehr ab Belpmoos in einigen Beziehungen überlegen sein, besonders was die Schlechtwettertauglichkeit und die Limitierung auf Einsätze bei Tageslicht anbetrifft. Es war jedoch nicht die ungenügende Rentabilität des Berner Anschlussverkehrs – er wies ja eine recht gute Besetzung auf und hätte noch verbessert werden können –, sondern der erheblich defizitäre Gesamtbetrieb der Fokkerflotte der eigentliche Grund für die folgenschwere Massnahme der Swissair.

Einmal mehr zeigte es sich wie Bern, seitdem es seine Selbständigkeit im Luftverkehr aufgeben musste, den Entschei-

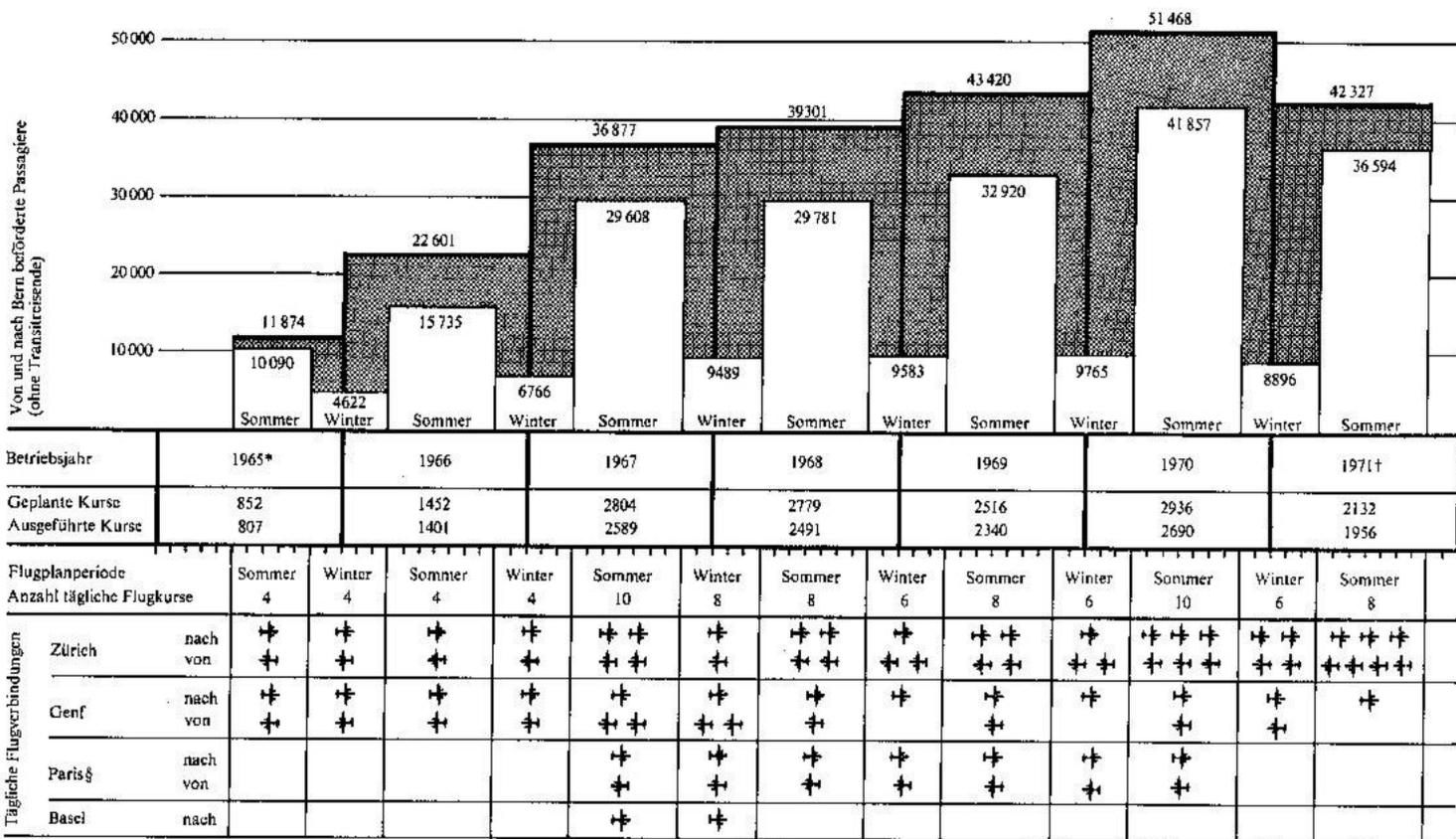
dungen auswärtiger Unternehmungen ausgeliefert ist. Dies wird sich leider kaum ändern, wenn nicht bessere Garantien oder eine weiter gehende Unabhängigkeit erreicht werden. Die Flughafenfrage nimmt dabei nach wie vor eine vorrangige Stellung ein.

Pauschalflugreiseverkehr

Statt der erwarteten weiteren Zunahme ist auf diesem Sektor ein Rückgang eingetreten: die 648 beförderten Passagiere machten noch 27% des Vorjahresergebnisses aus. Der Grund lag in einer kurzfristigen Annullierung eines ganzen Sommerprogrammes durch die spanische Bedarfsfluggesellschaft SPANTAX. Sie hätte im Auftrage des Hotelplans anstelle der früher eingesetzten SATA Feriengäste nach Palma de Mallorca fliegen sollen, stellte dann aber fest, dass mit dem vorgesehenen Flugzeug Fokker F-27 wegen der Startgewichtbeschränkungen ab Belpmoos keine wirtschaftliche Operation erreicht werden konnte, die ihrem tiefgehaltenen Preisangebot entsprochen hätte. Für die Übernahme des Auftrages durch eine andere Gesellschaft wäre es auch dann zu spät gewesen, wenn für das Belpmoos geeignete Flugzeuge erhältlich gewesen wären. Die bernischen Gäste des Hotelplans mussten ab anderen Flugplätzen befördert werden.

Die schweizerische Gesellschaft SATA hatte sich nach einer ernsthaften Überprüfung entschieden, ihr Flugzeug CV 640 trotz Erweiterung des Jet-Parkes weiterhin in ihrer Flotte zu behalten. Sie führte damit im Sommer noch ein reduziertes Programm in vierzehntäglichen Flügen zwischen Bern und Palma durch. Das Vorkommnis zeigt, wie empfindlich der auf eine hohe Auslastung angewiesene Charterverkehr von den Einschränkungen im Belpmoos betroffen wird.

Linienverkehr der Swissair 1965-1971 (gefliegen mit Fokker-Friendship F-27 durch die Balair)



* Betriebsaufnahme 1. Juni 1965

† Einstellung Swissairdienste 31. Oktober 1971

§ Direkte Flugverbindung mit Paris vom 15. Mai 1967 bis 31. Okt. 1970
(Vgl. Zusammenstellung im Jahresbericht 1970)



Die drei Partner im Linienverkehr 1965–1971

PTT Zubringerdienst

SWISSAIR Träger des Liniendienstes

BALAIR Durchführung der Flüge im Auftrag der Swissair



Flugplatzbetrieb

Die Abteilung Flugplatzbetrieb ist vom Personalabbau als Folge der Einstellung des Linienverkehrs am schwersten betroffen worden. Auf Jahresende mussten von 38 Stellen deren 15 aufgehoben werden. Die Entlassungen erfolgten gestaffelt, wobei wegen der frühzeitig Austretenden für kurze Zeit ein Engpass entstand. Leider verloren auch eine Anzahl langjähriger Mitarbeiter die Stelle, weil entweder deren Funktion nicht mehr aufrechterhalten werden konnte oder aber ein Wechsel in eine untergeordnete Charge nicht in Frage kam. Erfreulich war die allseitig angebotene Vermittlung zur Unterbringung der Betroffenen, und eine grosszügige Behandlung durch die Personalversicherungskasse verhinderte finanzielle Härtefälle. Für die verbleibenden Angestellten bestand aber mindestens für einige Zeit die ungewisse Lage, ob der Betrieb unter den gegebenen Umständen noch weiter abgebaut werden müsse. Auch wenn sich der Kanton und die Stadt spontan bereitfanden, bei allfällig entstehenden Härtefällen mitzuhelfen, kam doch ebenso deutlich die Forderung nach einer sofortigen rigorosen Kostensenkung zum Ausdruck.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Wegen der durch die angekündigte Flugbetriebseinstellung verursachten Unsicherheit wurden ausser der Fertigstellung begonnener Bauvorhaben keine neuen Arbeiten mehr in Angriff genommen und weniger dringende Unterhaltsarbeiten zurückgestellt. Die ältesten und schadhafte Tankanlagen

wurden definitiv ausser Betrieb gesetzt. Die neue Unterkunft für 14 Flugschüler wurde bis zum Beginn der Flugsaison fertiggestellt, wodurch ein seit längerer Zeit bestehender Mangel behoben werden konnte. Die vom Bund erworbene ehemalige Bürobaracke der Heliswiss ist auf dem Areal der Fliegerschule aufgestellt und als Konferenz- und Theorie-raum hergerichtet worden. In der Werfthalle konnte die neue Warmluftheizung in Betrieb genommen werden. Die Umbauarbeiten in der Abflughalle für eine zweckmässige Platzierung der Telefonzentrale und der Kassenstation wurden im Dezember beendet. Der grösste Teil der Arbeiten ist durch das eigene Personal einwandfrei ausgeführt worden.

Im Mai/Juni sind praktische Versuche mit dem amerikanischen Präzisionsanflugsystem TALAR durchgeführt worden. Entgegenkommenderweise hat das Eidgenössische Luftamt mit Bundesluftfahrzeugen daran teilgenommen.

Flugpolizei

Der ausgebaute Verkehrsleitdienst der Radio-Schweiz nimmt den Flugpolizeibeamten einige Aufsichtsfunktionen ab. Sie beschränken sich auf die allgemeine Überwachung des Flug- und Flughafensbetriebes, die Bereitschaft für ein Einschreiten in besonderen Fällen sowie die administrative Behandlung von Flugausweisen und besonderen Bewilligungen. Die Kombination des Flugpolizeidienstes mit der aktiven Flugschulung ist vor allem aus dem Grunde zweckmässig, als sie den Beamten ein kompetentes Handeln aufgrund eigener Kenntnisse und Erfahrungen ermöglicht. Der Betrieb verlief geordnet; Straffälle wurden keine verzeichnet.

Flugverkehrsleitung, Fluginformation und Wetterdienst

Mit dem vermehrten Flugbetrieb im wetterbegünstigten Jahre 1971 ist auch die Zahl der durch Radiotelefonie geleiteten Flugbewegungen auf einen neuen Höchstwert angestiegen. Bei 70 220 Bewegungen beträgt die Zunahme gegenüber dem Vorjahr 24% und 14% gegenüber dem letzten Spitzenjahr 1969. Das bisherige Monats-Rekordergebnis wurde im Juli und August mit 9197 bzw. 8946 Bewegungen oder um rund 15% überboten. Als verkehrsreichster Tag wurde der 13. Mai mit annähernd 500 kontrollierten Bewegungen verzeichnet. Im Blindflugverfahren kontrollierte Flüge haben 8516 Bewegungen ergeben, wovon rund ein Viertel auf den Linienbetrieb entfielen. Dem Rückgang bei den Verkehrsmaschinen steht eine Zunahme von nahezu 30% beim Touristikverkehr gegenüber. Die Verbreitung der Radiotelefonie bei Kleinflugzeugen hebt die Flugsicherheit.

Flugplatzservice

Die bewährte Zusammenarbeit in der Abfertigung des Luftverkehrs zwischen der Swissair für den Trafficedienst und der Alpar für den Rampdienst dauerte bis zur Einstellung des Linienverkehrs. Gelegentlich waren auch ausserordentliche Transporte zu bedienen, unter anderem eine Gruppe ausländische Militärflugzeuge.

Die Kantonspolizei führte die Passkontrolle grundsätzlich nur beim Linienverkehr aus. Diese Aufgabe wurde in den meisten übrigen Fällen durch die Zollbehörde übernommen, welche die üblichen Grenzformalitäten erledigte. Neben den

regelmässigen Kursflügen sind 901 grenzüberschreitende Landungen und 809 Abflüge gezählt worden.

Der Zubringerdienst mit PTT-Cars hat sich weiterhin bewährt. Die Haltestellen in Wabern und Kehrsatz wurden nur sehr selten benützt.

Feuerwehr- und Rettungsdienst

Das älteste Klein-Tanklöschfahrzeug (500 l) wurde durch ein vom Flughafen Zürich angebotenes Gerät mit 2400 Liter Tankinhalt ersetzt. Dadurch ist die Leistungsfähigkeit des Feuerwehr- und Rettungsdienstes merklich erhöht worden. Ausgerückt wurde in 28 Fällen. Meistens handelte es sich um die vorsorgliche Pikettstellung für landende Flugzeuge bei extremen Windverhältnissen.

Besondere Einsätze erforderten die Bergungsaktionen für das bei Kirchlindach abgestürzte deutsche Geschäftsflugzeug und die beiden im Berner Oberland verunglückten Alpar-Maschinen. Sie erfolgten im ersten Fall in Zusammenarbeit mit der städtischen Feuerwehr, welche in das Alarmsystem des Flughafens miteinbezogen ist.

Pistenbereitstellung

Der mildere Winter erforderte nur 22 Einsätze für die Räumung der Flugpiste und Hartbelagflächen. Die totale Schneemenge erreichte 77 cm und die Eisschichten 13 mm, nur etwa die Hälfte des Vorjahres. Es wurden 207 Maschinenstunden aufgewendet und 3916 Liter Enteiserrflüssigkeit verbraucht.

Flugbetrieb der Alpar

Die aussergewöhnlich günstige Wetterlage vom Juni bis in den Spätherbst beeinflusste die Flugleistungen merklich. Sie sind insgesamt um einen Drittel angestiegen und erreichten über 5000 Flugstunden. Dieses Resultat ist aber teilweise auch auf den grösseren Flugzeugpark zurückzuführen; zwei weitere Reiseflugzeuge ermöglichten ein breiteres Angebot.

Die beiden Flugunfälle vom 30. Oktober, welche 8 Menschenleben kosteten, betrafen einerseits das Flugzeug HB-CMR, welches auf dem Rückflug vom Tessin in Wolkenflug geriet und am Sigriswilergrat zerschellte. Das andere Flugzeug HB-EWD befand sich im Aufstieg zu einem Matterhornflug und stürzte im Diemtigtal infolge Geschwindigkeitsverlustes ab. Die Unfalluntersuchungen sind zurzeit noch nicht abgeschlossen. Trotzdem es sich bei diesen Unglücken um die Vermietung von Alparflugzeugen an Piloten für private Flüge handelte, waren zum mindesten vorübergehende negative Auswirkungen im Rundflugbetrieb und auch in der Flugschulung festzustellen.

Die ständig teurer werdenden Prämien für die Flugzeugversicherungen treiben die ohnehin zunehmenden Betriebskosten empfindlich in die Höhe. Einstweilen hat sich die auf etwa einen Drittel gesenkte SUVA-Prämie für die Fluglehrer und Rundflugpiloten ausgleichend ausgewirkt. Eine Preisanpassung wird nächstens folgen müssen.

Der am Flughafen niedergelassenen Gribair wurde eine Bewilligung für die Durchführung von gewerbsmässigen Rundflügen erteilt, welche bis anhin aufgrund des Betriebsreglementes ausschliesslich der Alpar vorbehalten waren.

Ausserdem erhielt die Gribair die Bewilligung zum Betriebe einer Fliegerschule.

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

Flugzeugpark

Immer noch besteht Ungewissheit, ob das in Altenrhein entwickelte Schulflugzeug «Bravo» in absehbarer Zeit die Zulassung erhalten wird. Die Alpar hat sich seit Jahren auf dieses Muster eingestellt. In Anbetracht des bedeutenden Einsatzes in der fliegerischen Vorschulung sind wir auf die Beschaffung subventionierter Maschinen angewiesen. Strengere Vorschriften bedingten eine Vereinheitlichung der Piperflotte, welche durch den Zukauf von zwei 90-PS-Typen (HB-OUV und HB-ELI) und dem Verkauf einer 65-PS-Einheit (HB-OKP) erreicht wurde. Diese altbewährten Maschinen sind mit einem einfachen Radiotelefoniegerät ausgerüstet worden.

Die Beschaffung einer neuen Cessna 172, HB-CUW, war ursprünglich als Ersatz für das ältere Modell HB-CRD vorgesehen. Im Hinblick auf eine gesteigerte Nachfrage schien es aber zweckmässig, diese Maschine weiterhin zu behalten. Die zum Gelegenheitskauf angebotene Cherokee 180, HB-OVT, vermehrte den Flugzeugpark um eine weitere Einheit. Durch diese Käufe musste mit dem Ersatz der HB-EGB noch zugewartet werden bis das Geschäftsergebnis einigermaßen abgeschätzt werden konnte. Daraufhin mussten die finanziellen Mittel vorerst für den Ersatz der beiden abgestürzten Reiseflugzeuge zurückgehalten werden.

Der Flugzeugpark ist auf Seite 19 aufgeführt.

Flugpersonal

Im Frühjahr wurde der dritte hauptamtliche Fluglehrer angestellt. Nebenamtlich standen 13 weitere Fluglehrer und 14 Rundflugpiloten im Einsatz. Bei dem zahlreichen Lehrpersonal entstanden an Wochenenden hin und wieder Engpässe beim Flugmaterial für die Schulung. Es ist dringend notwendig, dass sich die nebenamtlichen Instruktoren vermehrt auch während der Woche zur Verfügung stellen.

Flugschule

Die Motorflugschulung hat gegenüber dem Vorjahr flugstundenmässig um 28% zugenommen und damit erstmals den vor 5 Jahren erreichten Stand überschritten.

In individueller Ausbildung standen 78 Privatpilotschüler und in Kursen der vom Bund unterstützten Nachwuchsausbildung 71 Kandidaten. Diese Kurse der fliegerischen Vorschulung wurden von den hauptamtlichen Fluglehrern geleitet. Die Aushilfsinstruktoren übernahmen den grössten Teil der Privatschüler. Zunehmender Nachfrage erfreute sich die Linktrainerschulung.

An Kursen wurden durchgeführt:

- 9 Kurse Fliegerische Vorschulung, 42 Schüler
- 1 Kurs für angehende Verkehrsleiter, 14 Schüler
- 2 Kurse Weiterbildung in Navigation, 15 Schüler
- 3 Theoriekurse für Privatpiloten, 63 Teilneluner
- 1 Theoriekurs für Berufspiloten, 12 Teilnehmer
- 2 Theoriekurse für Blindflug, 8 Teilnehmer

Insgesamt wurden 56 Brevets für Privat- und 17 für Berufspiloten erworben. Mit den neuen Bestimmungen über die SUVA-Pflicht konnten die Fluglehrer des «Vereins Pro Fliegerschule Bern» in ein direktes Anstellungsverhältnis mit der Alpar übernommen werden, was die administrativen und rechtlichen Verhältnisse vereinfachte.

Gewerbsmässige Flüge

Seit 3 Jahren ist eine gleichmässige Zuwachsrate zu verzeichnen, ohne aber bis jetzt die Leistungen der ersten sechziger Jahre wieder zu erreichen. In über 700 Flugstunden sind 3628 Passagiere befördert worden, tausend mehr als im Vorjahr. Neben den Standardflugrouten wurde vermehrt nach speziellen Routen gefragt. Diese Möglichkeit kann in Zukunft noch besser ausgeschöpft werden. Der Verkauf in den Reisebüros hat zugenommen und die Alpar hat selber an ihrem BEA-Stand mit Erfolg den Verkauf von Gutscheinen eingeführt. Schätzungsweise drei Viertel der Flugscheine werden aber nach wie vor auf dem Flugplatz gekauft. Problematisch ist immer noch die Reservierung und Zusammenstellung der grösseren Flüge, weil sich nur ein kleiner Teil der Gutscheinhaber anmeldet. An betriebsreichen Sonntagen waren Wartezeiten bis zu 2 Stunden nicht zu umgehen, obwohl gelegentlich bis zu 30 Plätze angeboten wurden.

Mit Erfolg ist eine eingemietete Cessna 207 mit 6 Passagierplätzen eingesetzt worden. Sie bewährte sich besonders an Spitzentagen und hat den Vorteil, dass dem häufigen Wunsche von Fluggästen, welche zusammen fliegen möchten, besser entsprochen werden kann. Als leistungsfähiger Hochdecker

ist die Maschine praktisch für alle Flüge geeignet. Eine Beschaffung des teuren Flugzeuges ist aber erst verantwortbar, wenn eine genügende Stundenproduktion erwartet werden kann.

Rundflugbetrieb der Alpar

Flugzeugvermietung

Die nach einer rückläufigen Entwicklung erfreulich angestiegene Vermietung von Flugzeugen dürfte darauf zurückzuführen sein, dass sich der Pilotenbestand und damit der Kundenkreis in den beiden letzten Jahren vergrößerte und der Flugzeugpark attraktiver gestaltet werden konnte. Eine intensivierte Kundenbetreuung hat sich ebenfalls positiv ausgewirkt.



Verwaltung

Die 23. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1970 wurde unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Kurt Meier, am 25. Juni 1971 im Flugplatzrestaurant Belpmoos durchgeführt. Sie war von 44 Aktionären besucht, welche 4715 eigene und vertretene Aktien (83,4% des Aktienkapitals) vereinigten. Die Versammlung stimmte nach Anhören des Präsidentenberichtes den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle zu.

Die 3jährige Amtsdauer des Verwaltungsrates war abgelaufen und es erfolgten Neuwahlen. Die Generalversammlung nahm Kenntnis von folgenden Austritten: Dir. Ed. Carдинаux (Schweiz. Serum- und Impfinstitut), im Verwaltungsrat seit 1957, Hans Wiedemar (Vertreter des HIV), Regierungsrat Dr. E. Jaberg (Kanton) und Fürsprecher M. Zellweger (Stadt).

Zur Wiederwahl stellten sich folgende Herren und wurden in globo gewählt: Präsident K. Meier, Regierungsrat H. Huber, Prof. W. Furrer, Direktor E. Hegner, Gemeinderat A. Hebeisen, Wirtschaftssekretär P. Müller, Direktor Ch. Parisod, Gemeinderat Dr. G. Schürch sowie Marc Wirz. Neu gewählt wurden folgende Mitglieder: Fritz Anderegg (Vertreter Kanton), Kurt Dällenbach (Vertreter Stadt) Dr. Max Fröhlicher (Vertreter HIV), Dr. Paul Legler (Schweiz. Serum- und Impfinstitut), Dr. Aldo Zaugg (Kant. Baudirektion).

Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Die Verwaltungsgeschäfte sind in 4 Sitzungen des Gesamtverwaltungsrates und in 3 des Ausschusses erledigt worden.

Finanzielles

Der Geschäftsumsatz erreichte im Jahre 1971 3,52 Millionen Franken. Er ist wegen der Einstellung des Linienverkehrs leicht zurückgegangen.

Die Betriebsrechnung der Abteilung Flugplatzbetrieb schloss rund 200 000 Franken unter dem Voranschlag ab. Die Erstellung eines neuen Theorieraumes sowie die wegen der veränderten Betriebsform erfolgten baulichen Anpassungen verursachten in der Liegenschaftsrechnung einen Mehraufwand von rund 30 000 Franken.

In der Abteilung Flugbetrieb wurde eine Umsatzsteigerung von rund 50% erzielt. Die Hauptträger mit Zunahmen von je rund 90 000 Franken waren die Sparten Flugzeugvermietung und Flugschulung.

Der gesamte Personalbestand betrug am Jahresende noch 21 Personen.

Bilanz per 31. Dezember 1971

	Aktiven		Passiven
Kassa	8 924.46	Kreditoren	398 397.40
Postcheck	38 473.70	Nicht eingelöste Gutscheine	94 128.50
Banken	174 052.01	Vorauszahlung Mieten	128 250.—
Wertschriften kurzfristig	48 750.—	Personalfürsorge	137 256.75
Debitoren	173 886.60	Darlehen	103 600.—
Verrechnungssteuer	7 343.35	Hypotheken	183 119.50
Betriebsbeiträge	372 941.88	Transitorische Passiven	5 152.75
Vorräte	51 333.40	Aktienkapital	565 000.—
Transitorische Aktiven	12 408.40	Gewinnvortrag	2 370.58
Liegenschaften	634 705.—	Erneuerungsfonds Flugsicherung	130 000.—
Einrichtungen	8 004.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	70 000.—
Büroeinrichtungen	13 200.—	Erneuerungsfonds Wintergeräte	60 000.—
Flugzeuge	187 394.—	Rückstellungen	199 444.25
Fahrzeuge	18 023.—	Rückstellungen Flugbetrieb	59 498.—
Wertschriften Erneuerungsfonds	260 000.—	Delkredere	<u>10 478.82</u>
Wertschriften Fürsorgestiftung	<u>137 256.75</u>		
Total Aktiven	2 146 696.55	Total Passiven	2 146 696.55

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1971

		Aufwand	Ertrag
Flugplatzbetrieb	Aufwand	2 511 535.88	
	Ertrag		938 594.—
	Betriebsbeiträge Stadt Bern		786 470.94
	Betriebsbeiträge Kanton Bern		786 470.94
Flugbetrieb	Aufwand	840 509.75	
	Ertrag		841 830.10
	Betriebsgewinn pro 1971	1 320.35	
		3 353 365.98	3 353 365.98

Bericht der Kontrollstelle

Als Mitglieder der Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1971 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Flugbetriebes schliesst, nach Einlagen in Rückstellungen von Fr. 30 000.— und zusätzlichen Abschreibungen von Fr. 19 000.—, mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 1320.35 ab. Die Rechnung des Flugplatzbetriebes ist, nach Berücksichtigung der ordentlichen Betriebsbeiträge des Kantons und der Gemeinde Bern von je Fr. 786 470.94, ausgeglichen. Die Bilanz weist beidseitig Fr. 2 146 696.55 auf. Das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Gesellschaft stimmen mit der ordnungsgemäss geführten Buchhaltung überein. Die durchgeführten Kontrollen und die Prüfung der Bank-, Kassa-, Postcheck-, 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 und die Bilanz zu genehmigen und der vorgeschlagenen Verwendung des Einnahmeüberschusses zuzustimmen sowie den Verwaltungsorganen, unter Verdankung der geleisteten Dienste, Entlastung zu erteilen.

Bern, den 21. April 1972

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

Ausblick

Der innerschweizerische Anschlussluftverkehr mit Bern ist misslungen. Für eine wirtschaftliche Bedienung dieser kurzen Strecken fehlen heute geeignete Flugzeuge. Mit der Zeitverkürzung der erdgebundenen Verbindungsmittel wird das Konkurrenzverhältnis noch ungünstiger. Die Entwicklung von Kurz- und Senkrechtstartern geht nur langsam voran. Sie gehören zu den Sonderkonstruktionen für spezielle Bedürfnisse und sind im Betrieb teurer als das übliche Flugmaterial. Es ist nicht ratsam, den Luftverkehr mit Ausnahmelösungen zu betreiben.

Bei der Aufhebung der Pariser Linie im Jahre 1970 lag das Problem jedoch nicht in erster Linie beim Flugmaterial.

Immer wieder werden Versuche unternommen, das potentiell vorhandene Aufkommen von Bern aus auf dem Luftwege zu befördern. Diese Impulse kommen nicht etwa nur aus bernischen Kreisen, sondern von Unternehmungen des In- und Auslandes. Eine primäre Destination ist nach wie vor London, deren Bedeutung von neutralen Fachleuten erst kürzlich wieder bestätigt worden ist. Die Anstrengungen für die Wiederaufnahme einer direkten Flugverbindung mit England werden deshalb fortgesetzt.

Nach dem Kriege hat Bern die Eigenständigkeit im Luftverkehr verloren. Diese Tatsache darf auch bei der Zusammenarbeit mit neuen Partnern nicht übersehen werden. Als langfristiges Ziel muss die Wiedererlangung der eigenen freien Entscheidungsmöglichkeit angestrebt werden. Der Weg führt über eine geeignete Flughafenanlage. Der Flugplatzfrage kommt primäre Bedeutung zu. Heute scheint allerdings die Realisierung eines Flughafens im Grossen

Moos unter dem Druck der Opposition des Seelandes äusserst fraglich. So wird auf dem Belpmoos weitergeflogen werden müssen. Wohl ausreichend für den Verkehr der Privat- und Geschäftsluftfahrt, genügen aber die Bedingungen nicht mehr für einen lohnenden Einsatz grösserer Verkehrsmaschinen. Die kommenden Jahre werden zeigen, was aus den bestehenden Anlagen noch herausgeholt werden kann.

Rückschläge und Widerstände müssen nicht zwangsläufig entmutigen, sie können auch zu neuen Anstrengungen anspornen. Die Alpar wird sich nach diesem Jahr erneut dafür einsetzen, die in den Statuten gestellte Aufgabe, für die Bundeshauptstadt Bern einen den Anforderungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs entsprechenden Flugplatz zu betreiben, weiterhin zu erfüllen.

Bern, 3. Mai 1972

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



K. Meier



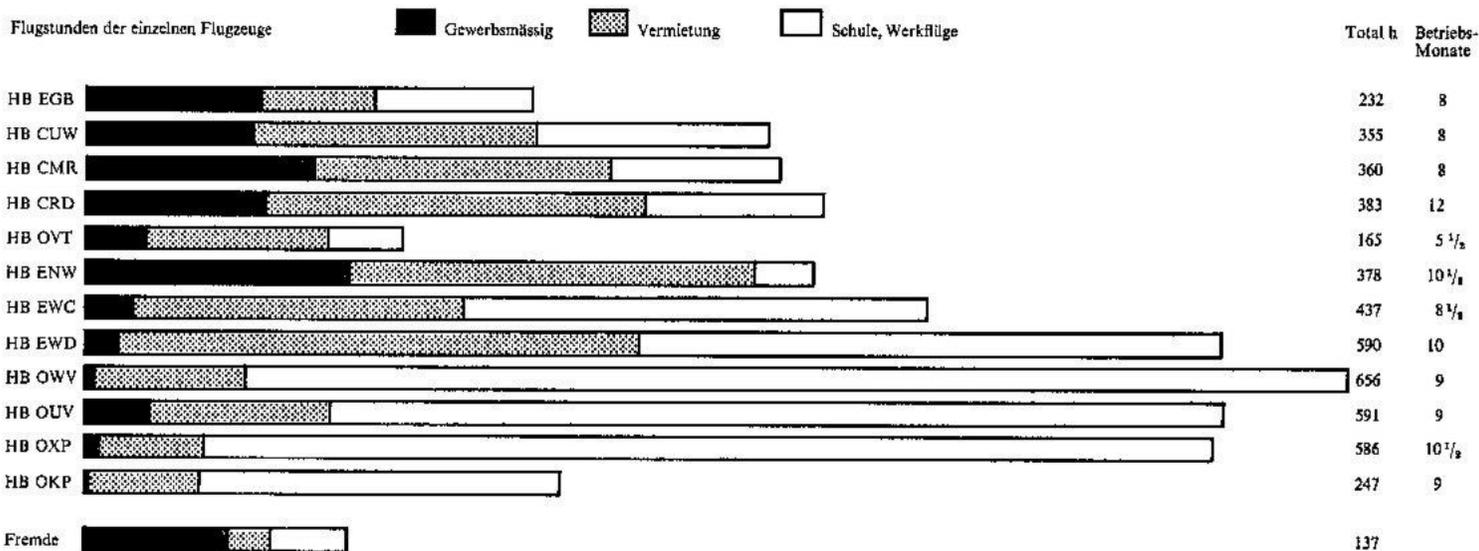
H. Pfändler

Flugplatz Bern Verkehrsausweis 1971

		1971	1970	Veränderung in %
1. Linienverkehr	Bewegungen	1 956	2 690	— 27
	Passagiere Eigenverkehr	42 327	51 468	— 17
	Passagiere Transitverkehr	2 394	227	
	Fracht Eigenverkehr, Kilo	160 793	195 902	— 18
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	Bewegungen	24	52	— 54
	Passagiere Eigenverkehr	648	2 380	— 72
3. Bedarfsverkehr (ohne Helikopter)	Bewegungen	1 586	1 310	+ 21
	Passagiere Eigenverkehr	1 429	1 356	+ 5
	Fracht Eigenverkehr, Kilo	33 048	61 224	— 46
4. Rundflüge (ohne Helikopter)	Bewegungen	2 414	1 810	+ 33
	Passagiere	3 722	2 749	+ 35
5. Privatflüge	Bewegungen	26 628	22 627	+ 18
	Passagiere	13 026	11 492	+ 13
6. Luftamtflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	6 467	7 058	— 8
	Passagiere	755	790	— 4
7. Militärflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	1 704	1 908	— 11
8. Motorflugschulung (ohne Helikopter)	Bewegungen	42 528	33 007	+ 29
9. Segelflugschulung	Bewegungen	7 140	4 004	+ 78
	Segelflugtraining	Bewegungen	2 428	2 638
10. Helikopterflüge (inkl. Schulung und Rundflüge) (ohne Militär und Luftamt)	Bewegungen	5 648	4 760	+ 19
	Passagiere Eigenverkehr	615	742	— 17
	Fracht Eigenverkehr, Kilo	9 950	7 650	+ 30
<i>Total Eigenverkehr Bern</i>	Bewegungen inkl. Segelflüge	97 923	81 864	+ 19
	Passagiere	62 522	71 050	— 12
	Fracht, Kilo	203 791	267 226	— 24

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1971

	Flugstunden		Flüge		Passagiere (gewerbmässige)	
	1971	1970	1971	1970	1971	1970
1. Gewerbmässige Flüge						
a) Rundflüge	652	557	1 202	902	3628	2629
b) Taxiflüge	28	13	10	6	29	16
c) Fotoflüge und diverse	49	38	57	50	80	73
2. Schulflüge	2752	2144	19 994	13 873		
3. Flugzeugvermietung	1608	925	3 423	1 842		
4. Werkflüge	28	15	108	67		
Total Motorflug	5117	3692	24 794	16 740	3737	2718



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1971

<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	S V G
Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	Lycoming 200 PS	F K V	S V G
Musketeer Sport III	HB-EWC	1967	4	Lycoming 150 PS	F	S V G
Musketeer Sport III	HB-EWD	1967	4	Lycoming 150 PS	F	S V G
Musketeer Sport III	HB-ENZ	1966	4	Lycoming 150 PS	F	S V G
Cherokee 180	HB-OVT	1963	4	Lycoming 180 PS	F K V	S V G
Cessna 172	HB-CRD	1957 1964*	4	Continental 145 PS	F K V	S V G
Cessna 172	HB-CMR	1964	4	Continental 145 PS	F K V	S V G
Cessna 172	HB-CUW	1970	4	Continental 145 PS	F K V	S V G
Piper-Cub J-3	HB-OUV	unbekannt 1970*	2	Continental 90 PS	F	S V
Piper-Cub J-3	HB-OWV	1944 1966*	2	Continental 90 PS	F	S V
Piper-Cub J-3	HB-OMP	unbekannt 1968*	2	Continental 90 PS	F	S V
Piper-Cub J-3	HB-OKP	unbekannt 1964*	2	Continental 65 PS		S V

+ Modifikation

* Totalrevision

F Funk (Radiotelephonie)

K Radiokompass

V VOR

I ILS

S Schulung

V Vermietung

G Gewerbsmässig



Bild links:

Flugdemonstrationen mit dem russischen Flugzeugmuster
YAK-40 durch die italienische Gesellschaft Aertirrena
(Ende Oktober 1971)

Bilder auf Rückseite:

Prominente Gäste im Berner Linienverkehr:

- UNO-Generalsekretär U Thant (26. April 1971)
- NASA-Astronaut Stafford (15. Juni 1971)

