



Titelbild:

**Luftaufnahme des Flughafens Bern im Herbst 1970
Oben rechts die beiden neuen Flugplatzhangars,
unten rechts die neue zweite Rasenpiste**

Foto: Keusen

Druck: Büchler+Co AG, Wabern

Alpar Jahresbericht 1970

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG Bern
42. Jahresbericht 1970

Organe 1970

Verwaltungsrat

- Präsident: * K. Meier, Direktor, Bern
Vizepräsident: * H. Huber, Regierungsrat, Bern
Mitglieder: * Prof. W. Furrer, Bern
* Ch. Parisod, Direktor, Bern
* Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern
* M. Wirz, dipl. Bauing., Bern
Ed. Cardinaux, Direktor, Bern
A. Hebeisen, Gemeinderat, Thun
E. Hegner, Direktor, Bern
Dr. E. Jaberg, Regierungsrat, Bern
P. Müller, Sekretär, Bern
H. Wiedemar, dipl. Ing., Bern
M. Zellweger, Fürsprecher, 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

Die schweizerische Luftfahrt stand im Berichtsjahr unter dem Druck direkter Bedrohung durch die überhandnehmende Luftpiraterie. Die Katastrophe von Würenlingen und die Flugzeugentführung nach Jordanien, bei welcher die Swissair zwei viermotorige Verkehrsmaschinen verlor und im ersten Fall 47 Tote zu beklagen hatte, wirkte lähmend auf weiteste Luftfahrtkreise und die Bevölkerung. Für Cointrin und Kloten ordnete der Bundesrat militärische Bewachung an. Vorübergehend sind im Belpmoos ebenfalls strenge Kontrollmassnahmen eingeführt worden. Wieweit die internationalen Verhandlungen die ersehnte Entlastung bringen, ist zurzeit noch ungewiss, wenngleich einstweilen eine gewisse Beruhigung eingetreten ist. Auf die Ende Oktober aufgehobene direkte Flugverbindung mit Paris wird im Kapitel über den Luftverkehr eingetreten. Das Beispiel ist gewissermassen symptomatisch für die Schwierigkeiten, die sich in Bern einer normalen Entwicklung der Luftfahrt immer wieder entgegenstellen. Im Seeland ist der Studie für einen Regionalflughafen im Grossen Moos zunehmende Opposition erwachsen. Noch bevor die grundlegenden Expertisen vorliegen – welche erst eine sachliche Diskussion erlauben –, wird teilweise polemisch gegen die Idee agiert und die Lösung des an die Regierung ergangenen Auftrages erschwert. Vom 29. bis 31. Mai ist zum dritten Mal die Flugzeugschau der General Aviation durchgeführt worden. Damit dürfte diese Veranstaltung definitiv zu einem wiederkehrenden Anlass auf dem Flughafen Bern geworden sein. Die zur Messe erweiterte Ausstellung verzeichnete 15000 Besucher.

Luftverkehr Bern-Belpmoos

Berner Linienverkehr

Die Flugpläne in den drei Betriebsperioden waren:

1. Januar bis 31. März 1970, 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

1. April bis 31. Oktober 1970, tägliche Kurse

Bern ab		Bern an	
06.25 ¹	nach Zürich	09.15	von Genf
10.20	nach Zürich	13.05	von Zürich
13.35	nach Paris	15.15	von Paris
16.20	nach Genf	16.15	von Zürich
16.50	nach Zürich	18.35 ² /19.30 ³	von Zürich

¹ 1. April bis 11. September

² 1.–30. April und 16. August bis 10. September

³ 1. Mai bis 15. August

1. November bis 31. Dezember 1970, 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

Das Streckennetz des regelmässigen Luftverkehrs erfuhr gegenüber dem Vorjahr zwei Veränderungen: Es wurde einerseits durch eine neue Verbindung mit Zürich am Nachmittag erweitert, und andererseits entschloss sich die Swissair auf Ende des Sommerflugplanes zur Einstellung der direkten Flugverbindung mit Paris. Die Zahl der geflogenen Kurse erhöhte sich um beinahe 15%, was einen Anstieg der Passagierzahlen um 18,5% bewirkte. Mit der erneut besseren Auslastung der Flugzeuge durch Passagiere und deren Gepäck konnte weniger Fracht mitgeführt werden; der Rückgang gegenüber dem Vorjahr beträgt rund ein Drittel. Alle Strecken sind wiederum mit Flugzeugen Fokker F-27 Friendship der Balair im Auftrage der Swissair geflogen worden.

Von 2936 geplanten Kursflügen sind 246 ausgefallen, was einer Jahresregelmässigkeit von 91,6% entspricht. Sie ist demnach etwas ungünstiger als 1969 mit 93,0%, liegt aber im Rahmen der mehrjährigen Erfahrungswerte. Am schlechtesten war die Regelmässigkeit wiederum im Januar mit 65%, Dezember mit 72% und November mit 77%. In den Monaten Mai bis September erreichte sie 96–100%. Ein Fünftel der Ausfälle ist allerdings nicht durch den Flughafen Bern verursacht worden. Die infolge besonderer Verhältnisse in Bern eingetretenen Ausfälle wurden durch die Flugverkehrsleitung wie folgt analysiert: rund 45% wegen Hochnebels mit zu tief liegender Wolkenuntergrenze, 32% wegen ungenügender Sicht von weniger als 3 km, 18% wegen Schneefalls und 5% wegen vereister Piste. Die Zahl der 20 extrem schlechten Tage, an denen kein einziger Kursflug ausgeführt werden konnte, lag dreimal höher als im Vorjahr. Das Belpmoos weist ein um ein Vielfaches

höheres Minimum auf als andere Flughäfen und wird deshalb von den im Winter auftretenden Schlechtwetterperioden besonders betroffen. Das Risiko von Verspätungen oder Annullierungen beeinflusst die Passagiere ungünstig. Trotzdem ist das Verkehrsergebnis 1970 erfreulich: erstmals ist die Quote von 50000 Passagieren überschritten worden. Zu diesem Anlass wurden am 7. Dezember 1970 die Lokalpresse sowie je eine Schulklasse von Belp und Kehrsatz auf den Flugplatz eingeladen.

Die beste Auslastung zeigten wiederum die Anschlusskurse mit Zürich: an der Spitze erneut der Abflug am Vormittag mit rund 30 Passagieren im Jahresdurchschnitt. Die Mittagsankunft sowie der Früh- und Spätkurs erreichten durchschnittlich 24 und 25 Passagiere, während die neu eingeführten Nachmittags-Verbindungen im Mittel 20 Reisende aufwiesen. Die Durchschnittswerte für die Verbindung mit Paris lagen bei 14 und 15 Passagieren. Nach Genf wurden nur 12 und von Genf sogar nur 6 Fluggäste ermittelt.

Bedauerlich ist die zwar nicht ganz unerwartete, aber dann doch überraschend eingetretene Einstellung der Verbindung mit Paris. Die von einem Sprecher der Swissair abgegebene Erklärung, es fehle an einem genügenden Passagieraufkommen, vermochte nicht voll zu überzeugen. Der Linie haften vielmehr eine Reihe von Nachteilen wie Flugplangestaltung, Fehlen eines Poolverhältnisses mit Frankreich usw. an, die ihr nicht genügend Attraktivität verliehen. Immerhin gebührt der Swissair der Dank für den dreieinhalbjährigen Versuch, von Bern aus eine internationale Flugverbindung mit der französischen Hauptstadt aufzubauen. Trotz namhafter Beiträge von Kanton und Stadt Bern blieb diese

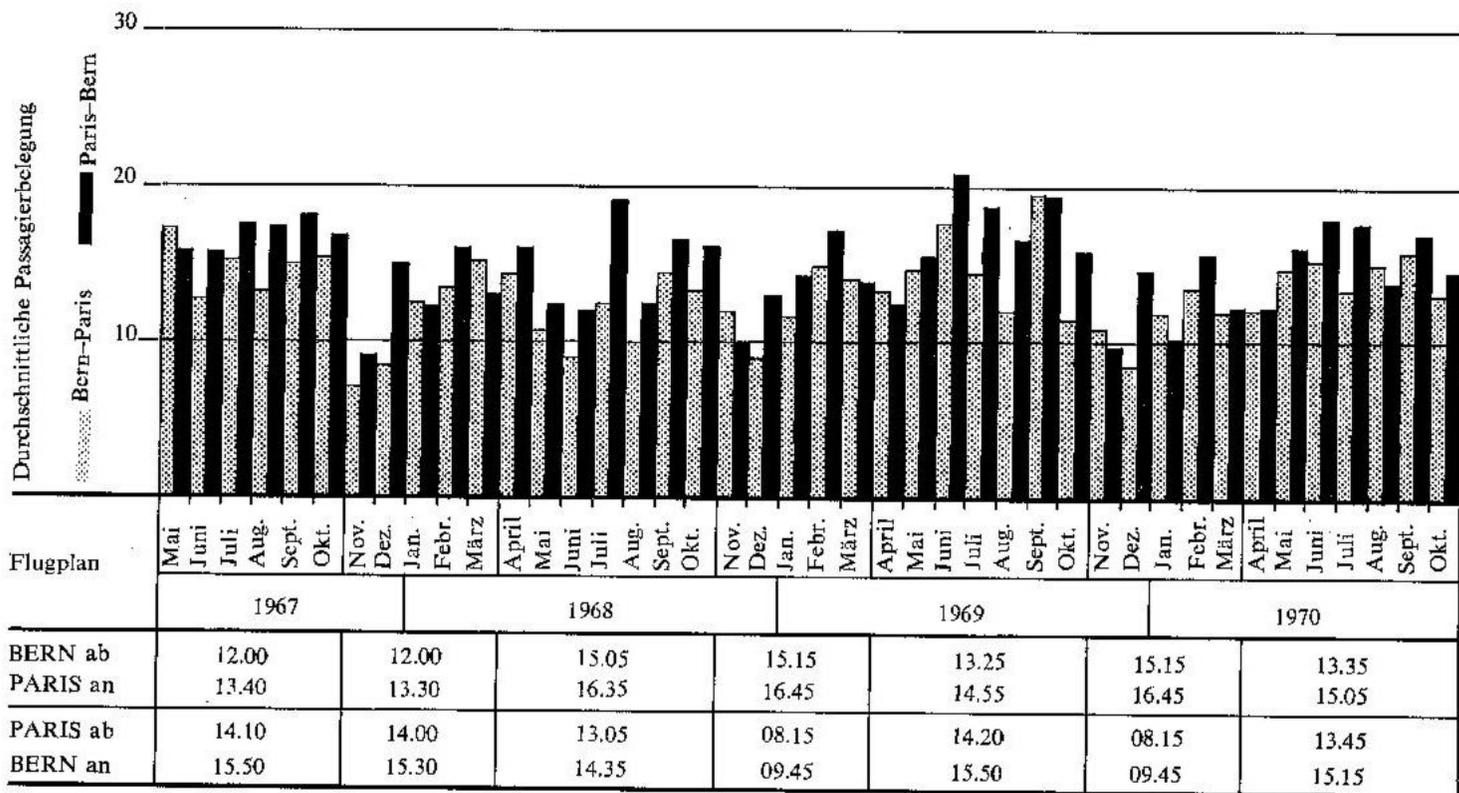
Linie für die Swissair eine grosse finanzielle Belastung, was schliesslich zum negativen Ausgang des Unternehmens führte.

Pauschalflugreiseverkehr

Einmal mehr ist im bernischen Charterverkehr eine Gesellschaft ausgeschieden. Nach nur einer Flugsaison hat die Tellair ihren Betrieb einstellen müssen. Die Hauptgründe dafür liegen allerdings nicht am Belpmoos. Bedauerlicherweise ging dadurch aber eine hoffnungsvoll erwartete Flugverbindung mit England verloren, welche unserer Region ausländische Touristen in einem interessanten Direktflug hätte zuführen können.

Die Bedarfsfluggesellschaft SATA führte ihr letztjähriges Flugprogramm zwischen Bern und Palma mit dem Flugzeug Convair 640 erfolgreich weiter. Vom 10. Mai bis 15. Oktober erfolgte jeden Sonntag ein Flug von Palma direkt nach Bern mit Ankunft um 14.00 Uhr und ein Flug nach Palma via Genf (Zwischenlandung zur Betriebsstoffaufnahme wegen Startgewichtsbeschränkung im Belpmoos) mit Abflug in Bern um 14.45 Uhr. Mit 2380 beförderten Passagieren wurde sogar das Vorjahresresultat der Tellair und SATA zusammen um 7% übertroffen. Dieses erfreuliche Ergebnis darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch die SATA aus wirtschaftlichen Gründen den weiteren Einsatz der einzigen CV 640 ernstlich überprüfen muss. Im Pauschalflugreiseverkehr gibt es immer weniger Maschinen, mit denen das heutige Belpmoos ökonomisch bedient werden kann.

Direkte Flugverbindung mit Paris vom 15. Mai 1967 bis 31. Oktober 1970



Flugplatzbetrieb

Die Organisation der Abteilung Flugplatzbetrieb wird weitgehend durch das Luftverkehrsprogramm bestimmt. Der wenig geänderte Flugplan gestattete es, mit dem gleichen Personalbestand auszukommen. Die zahlreichen Unterhaltsarbeiten an Gebäuden und Anlagen konnten weitgehend durch die eigenen Handwerker des Platzpersonals ausgeführt werden. Das verkehrsrärmere Winterhalbjahr ist dafür besonders geeignet.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Nach dem grossen Bauprogramm des Vorjahres waren eine Reihe kleinerer Vorhaben fällig. Unter anderem wurde die Passagierankunft umgebaut und den betrieblichen Bedürfnissen besser angepasst. Die Fertigstellung wird aber erst auf die Sommersaison 1971 möglich. Im Rohbau konnte sodann noch vor Einbruch des Winters der Anbau für eine Schülerunterkunft unter Dach gebracht werden.

Im Spätherbst nahm die Shell ihre neue 200 000-Liter-Tankanlage in Betrieb. Die noch verwendbaren alten Tanks hinter der Werft wurden von der Alpar für Autobenzin, Diesel- und Heizöl übernommen.

Flugpolizei

Die kantonale Fluglärmkommission überprüfte die Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung. Die sachlich erörterten

Standpunkte führten erfreulicherweise zu einer Lockerung der teilweise extrem wirkenden Beschränkungen. Die neuen Bestimmungen traten Ende Juli in Kraft.

Die in der Schweiz zunehmende Bedrohung der Sicherheit in der Luftfahrt machte auch auf dem Flughafen Bern eine intensivere Überwachung notwendig. Von Mitte August bis Mitte November wurde unter der Führung der Kantonspolizei ein Bewachungsdienst für die Flugzeuge des Linien- und Charterverkehrs aufgezogen und auch die Passagiere und ihr Gepäck einer eingehenden Kontrolle unterzogen. Im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden konnten diese Massnahmen dann wieder wesentlich gelockert werden.

Flugverkehrsleitung, Fluginformation und Wetterdienst

Die 56 626 mit Radiotelephonie geleiteten Flugbewegungen liegen rund 6% unter den Leistungen des Vorjahres. Den Ausschlag gaben Rückgänge in den Betriebsparten der Kleinluftfahrt, vor allem bei den Privatflügen und der Motorflugschulung während der zweiten Jahreshälfte. Im Mai ist mit 7 917 Bewegungen ein neues Rekord-Monatsergebnis erreicht worden. Die Flüge nach Blindflugregeln sind um rund 5% auf 9 500 Bewegungen angestiegen.

Mit dem neu geordneten Vertragsverhältnis über den Flugsicherungsdienst wurde die Dienststelle Belpmoos der Flugsicherung Zürich zugeteilt. Der langjährige Verkehrsleiter F. Stämpfli wurde zum verantwortlichen Chef ernannt. Neu geschaffen wurde zudem eine eigene technische Stelle für die Betreuung der Flugsicherungseinrichtungen, die vorläu-

fig durch einen Fernmeldespezialisten besetzt wird. Er wird aushilfsweise durch technisches Personal von Kloten abgelöst.

Die vorgesehenen Beschaffungen und Erweiterungen konnten mit Ausnahme der Funkfeuer-Fernüberwachungseinheit realisiert werden: neben der Einrichtung der technischen Werkstatt und der Beschaffung eines Dienstfahrzeuges ist vor allem mit dem MUFAX-Wetterkartenschreiber eine seit langem bestehende Ausrüstungslücke geschlossen worden. Mit der infolge des Autobahnbaues notwendig gewordenen Versetzung der Empfangsanlagen von Märchligen auf den Belpberg ist begonnen worden. Die Inbetriebnahme wird aber erst Mitte 1971 möglich sein.

In Verhandlungen mit dem Luftamt und der MZA wurde entschieden, dass die Wetterbeobachtungen und die Erstellung von Landewetterprognosen sowie die Ausgabe von Wetterunterlagen an die fliegenden Besatzungen definitiv dem Personal des Flugsicherungsdienstes zu übertragen sei. Die neu aufgestellte Beobachtungsorganisation in der Umgebung des Flugplatzes gestattet eine bessere Beurteilung der aktuellen Wetterbedingungen.

Flugplatzservice

Die Abfertigung des Luftverkehrs erfolgte unverändert durch die Swissair für den Traffidienst und die Alpar für den Rampdienst. Die Zusammenarbeit war sehr gut. Die durch die Kantonspolizei und die Zollbehörde durchgeführten Grenzkontrollen waren in der zweiten Jahreshälfte durch die strengen Überwachungsmassnahmen erschwert.

Verspätungen waren in vereinzelten Fällen unvermeidlich, was aber auch auf anderen Flughäfen vorkam.

Der Zubringerdienst mit PTT-Cars funktionierte reibungslos. Leider waren in Abhängigkeit vom Flugplan wieder mehrere Leerfahrten notwendig. Die Wirtschaftlichkeit dieses Betriebes wird dadurch stark herabgesetzt.

Feuerwehr- und Rettungsdienst

Die nichtständige Feuerwehr stellt an das Personal des Platzbetriebes, welches diesen Dienst zu versehen hat, besondere ausbildungstechnische und übungsmässige Probleme. Bei 52 Einsätzen handelte es sich zur Hauptsache um vorsorgliche Bereitstellungen wegen starken Seitenwindes oder Fahrwerkstörungen landender Flugzeuge.

Pistenbereitstellung

Mit 37 Einsätzen für die Winterbereitstellung der Flugpisten und Hartbelagflächen war der Aufwand gleich gross wie im Vorjahr. Der totale Schneefall erreichte 129 cm und die Eisschichten 30 mm. Es wurden rund 300 Maschinen- und ebensoviele Handarbeitsstunden aufgewendet und 6590 Liter Enteisflüssigkeit verbraucht, ein Drittel weniger als 1969.

Flugbetrieb der Alpar

Die Flugleistungen konnten bei praktisch unverändertem Flugzeugpark um weitere 10% gesteigert werden. Durch den Rückgang in der Verwendung fremder Maschinen beträgt die Zunahme auf den alpareigenen Flugzeugen sogar 15%. Die Schul- und Rundflüge haben in gleichem Masse dazu beigetragen. Mit 3700 Flugstunden wurde annähernd wieder der Stand des Jahres 1967 erreicht. Während die Flugzeuge an den Wochentagen in der Regel gut ausreichen, vermögen sie der vermehrten Nachfrage an Wochenenden oft nicht zu genügen. Bei der Verwendung für verschiedene Zwecke ist aber eine optimale Lösung kaum möglich.

Die Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes sind auf Seite 14 dargestellt.

Flugzeugpark

In der Bezeichnung subventionsberechtigter Schulflugzeuge besteht weiterhin Ungewissheit, so dass ein Zuwarten mit der Beschaffung neuen Flugmaterials angezeigt erschien. Der bisherige Flugzeugpark wurde beibehalten, obwohl sich der Ersatz älterer Modelle zunehmend aufdrängt, insbesondere der beiden Reiseflugzeuge HB-CRD und HB-EGB.

Es ist vor allem auch die vermehrt in Erscheinung tretende Konkurrenz, welche die Alpar zur Erneuerung zwingt. Ohne attraktiven Flugzeugpark ist die Entwicklung gehemmt. Das durch Absturz im Vorjahr verlorene Piper-Flugzeug konnte durch den Kauf einer Occasion, HB-OXP,

ersetzt werden. Erfreulicherweise traten keine grösseren Beschädigungen ein. Die Stilllegung einzelner Maschinen während der Wintermonate ist sorgfältig abzuwägen, damit das Angebot nicht übermässig eingeschränkt wird. Trotzdem zwingen die stetig steigenden Versicherungskosten zu dieser Massnahme.

Mit dem Flugmaterial darf auch der im Herbst in Belgien beschaffte Linktrainer erwähnt werden; er eignet sich weit besser für die Ausbildung der Berufs- und Blindflugpiloten als das störanfällig gewordene und ungenügend ausgerüstete alte Gerät.

Der Flugzeugpark ist auf Seite 15 aufgeführt.

Flugpersonal

Ein dritter hauptamtlicher Fluglehrer konnte noch nicht eingestellt werden. Es ist nach wie vor schwierig, gute Kaderpiloten zu finden. Die Zahl der nebenamtlichen Fluglehrer und Rundflugpiloten hat hingegen leicht zugenommen. Durch sie wird die Einsatzbeweglichkeit erhöht und gestattet es, den hin und wieder auftretenden gesteigerten Bedürfnissen besser zu entsprechen.

Flugschule

Die Motorflugschulung hat flugstundenmässig um 16% zugenommen bei einem Rückgang der Flugbewegungen um 10%. Vermutlich ist dies eine Auswirkung der neuen Ausbildungsvorschriften. Die Kurse der fliegerischen Vorschu-

lung (FVS) waren von gleich vielen Schülern besucht wie im Vorjahr; die Zahl der Privatschüler ist um 70% angestiegen.

Für die FVS-Kurse sind in erster Linie die beiden hauptamtlichen Fluglehrer eingesetzt worden, während sich 10 Aushilfsinstruktoren vor allem der Privatschüler annahmen. Die Zusammenarbeit mit dem «Verein Pro Fliegerschule Bern» war auch im Berichtsjahr gut.

An Kursen wurden durchgeführt:

- 5 Kurse Fliegerische Vorschulung, 30 Schüler
- 1 Kurs für angehende Verkehrsleiter, 13 Schüler
- 2 Kurse Weiterbildung in Navigation, 15 Schüler
- 2 Theoriekurse für Privatpiloten, 40 Teilnehmer
- 1 Theoriekurs für Berufspiloten, 14 Teilnehmer
- 2 Theoriekurse für Blindflug, 11 Teilnehmer

In individueller Ausbildung standen 62 Privatpiloten. Insgesamt wurden 38 Brevets für Privat- und 15 für Berufspiloten erworben.

Die Zusammenarbeit mit der IFR-Schule «Les Ailes» in Genf ermöglichte nach mehrjährigem Unterbruch in der Fliegerschule Bern die Wiederaufnahme der Blindflugausbildung.

Gewerbsmässiger Flugbetrieb

Das Flugwetter war für die Rundflüge nicht so günstig wie im Vorjahr. In 7% weniger Flügen wurden aber trotzdem 15% mehr Flugstunden erzielt. Es sind 2629 Passagiere auf Alpar-Rundflügen befördert worden; etwas weniger als 1969. Die grösseren Flüge in die Alpen und Voralpen er-

freuen sich zunehmender Beliebtheit, besonders für Geschenkgutscheine. Die Stadtrundflüge, welche aus propagandistischen Überlegungen preiswürdig angeboten werden müssen, sind nur wenig wirtschaftlich. Im Rundflugbetrieb waren 18 nebenamtliche Piloten für die Alpar tätig.

Flugzeugvermietung

Die seit einigen Jahren zurückgehende Ausmietung von Flugzeugen an Piloten scheint sich zu stabilisieren. Bei zwar weniger Flügen wurden annähernd gleich viele Flugstunden verzeichnet wie im Vorjahr. Dies hängt offensichtlich zusammen mit einer Verschiebung auf Reiseflüge und dem Zurückgehen des sportlichen Trainings auf dem Platze. Die intensivere Beanspruchung der Flugzeuge im Rundflugbetrieb verursacht an Wochenenden hin und wieder Engpässe.

Finanzielles

Der Geschäftsverkehr erreichte im Jahre 1970 3,67 Millionen Franken, was eine Zunahme von rund 10% ausmacht.

Die Betriebsrechnung des Flugplatzbetriebes weist eine Eigenertragszunahme von 15,7% aus und vermochte damit die Aufwandsteigerung von 7,1% praktisch aufzufangen. Infolge Anpassung der Gebührenordnung für schweizerische Flughäfen ergaben sich bei den Landetaxen und bei der Abfertigung erhebliche Mehrerträge. Der Voranschlag konnte im Gesamtrahmen eingehalten werden. Die vorgesehenen Personaleinheiten wurden nicht voll beansprucht. Auch die Kosten für den Flugsicherungsdienst lagen unter der Schätzung. Hingegen beanspruchte der Liegenschaftsunterhalt vermehrte Mittel, bedingt durch An- und Umbauten. Die Flugzeugschau schloss unter Einrechnung der eigenen Arbeitsleistungen selbsttragend ab.

Die gezielten Anstrengungen in der Abteilung Flugbetrieb zeitigten eine Ertragssteigerung von 21,2%. Hauptträger mit einer Zunahme von 52% war die Sparte Flugschulung, während die Flugzeugvermietung und der Rundflugdienst einen Ertragsrückgang von 18% bzw. 11,5% aufwiesen. Der Aufwand hält sich im Rahmen des Budgets.

Der Personalbestand betrug am Jahresende 36 Personen.

Verwaltung

Die 22. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1969 wurde unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Kurt Meier, am 29. Mai 1970 im Flugplatzre-

staurant Belpmoos durchgeführt. Sie war von 38 Aktionären besucht, welche 4772 eigene und vertretene Aktien (84,4% des Aktienkapitals) vereinigten. Die Versammlung stimmte nach Anhören des Präsidentenberichtes 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 austretenden Verwaltungsrat Herrn Gemeinderat K. Schweizer wurde als neuer Vertreter der Stadt Bern Fürsprecher M. Zellweger, Direktionssekretär der städtischen Finanzdirektion, gewählt. Für den ebenfalls zurücktretenden Verwaltungsrat Herrn F. Anderegg, Vertreter des Kantons Bern, lag kein Ersatzvorschlag vor. Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Nach den ordentlichen Geschäften orientierte Herr Regierungsrat H. Huber über die Flughafenfrage. Er erläuterte den Stand der Studienarbeiten und wies auf die laufenden Abklärungen hin. Nach der Versammlung wurden die Teilnehmer zur Besichtigung der gleichentags eröffneten Flugzeugschau eingeladen.

Die Verwaltungsgeschäfte sind in je 2 Sitzungen des Gesamtverwaltungsrates und des Ausschusses erledigt worden.

Ausblick

Der bernische Luftverkehr treibt nach dem erfreulichen Impuls von 1964 erneut einer Krise entgegen. Die weitere Entwicklung ist direkt mit der Flughafenfrage verkettet. Die Opposition gegen einen neuen Flughafen hat weite Kreise erfasst, namentlich im Seeland, wo noch eine Möglichkeit für

einen normal tauglichen Regionalflughafen läge. Umweltschutz ist heute beherrschendes Gespräch. Wer im Luftverkehr nur die Lärmeinwirkungen, die Schädigung von Leben und Gesundheit, die Zerstörung der Umweltbedingungen sieht, der lässt verkehrswirtschaftliche Überlegungen und Fortschritte, die auch in der «Humanisierung der Luftfahrt» erzielt werden, kaum gelten.

Der Regierungsrat wird in Kürze das Ergebnis umfassender Untersuchungen vorlegen, die er aufgrund des ihm erteilten Auftrages zur Abklärung der Flughafenstandortfrage ausarbeiten liess. Hierauf sollte die objektive Abwägung aller wesentlichen Interessen zu einem sachlichen Entscheid darüber führen, wie die zentrale Region des Landes, die über die Kantons Grenzen hinausreicht, ihren Anspruch auf einen genügenden Anschluss an das internationale Luftverkehrsnetz befriedigen kann. Dass der ab Belpmoos heute und in Zukunft noch mögliche Zubringerdienst auf die Dauer nicht genügt, liegt auf der Hand. Steil- und Senkrechtstarter werden die Lösung auch nicht bringen, weil es zu wenig Flughäfen mit gleichen oder ähnlichen flugtechnischen Bedingungen wie die des Belpmooses gibt. Keine Fluggesellschaft wird in der Lage sein, kostspielige Spezialfluggeräte zu beschaffen und zu betreiben, die sie nur gerade für Bern braucht, aber anderswo nicht benötigt.

Für den grundsätzlichen Entscheid über das Schicksal des Luftverkehrsanschlusses der Region Bern, zu welcher eine Reihe im Einzugsbereich liegender Städte wie Solothurn, Biel, Neuenburg, Freiburg, Thun sowie die Fremdenverkehrsregion Berner Oberland gehören, wird auch die Kapazitätsgrenze der bestehenden Grossflughäfen eine gewichtige Rolle spielen.

Die Absichten der Swissair sind bezüglich der weiteren Bedienung Berns noch schwer vorauszusehen. Der defizitäre Kurzstreckenverkehr passt ganz und gar nicht zu den rigoros verfolgten Sparmassnahmen der Swissair. Das Problem der Inlandflüge oder des Kurzstreckenverkehrs überhaupt wird auf nationaler Ebene grundlegend überprüft werden müssen.

Die Stellung der Alpar in dieser ungewissen Lage ist nicht einfach. Die Zurückhaltung der Behörden gegenüber weiteren Investitionen auf dem Belpmoos muss sich hemmend auf die weitere Entwicklung des bernischen Luftverkehrs auswirken. Mit Spannung sehen wir den bevorstehenden Entscheiden entgegen.

Die Alpar erachtet es inzwischen als ihre Aufgabe, alles zu unternehmen, um den bernischen Luftverkehr im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten im Belpmoos sicherzustellen. Dazu muss sie sich aber den täglichen Anforderungen anpassen können. Sie darf namentlich in sicherheitstechnischer Hinsicht nicht blockiert werden und keinen allzu grossen Nachholbedarf aufkommen lassen.

Bern, 10. Mai 1971

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



K. Meier



H. Pfändler

Bilanz per 31. Dezember 1970

	Aktiven		Passiven
Kasse	2 612.01	Kreditoren	553 920.10
Postscheck	61 149.25	Nichteingelöste Gutscheine	74 111.—
Banken	147 267.29	Vorauszahlung Mieten	157 500.—
Debitoren	105 069.10	Personalfürsorge	142 509.70
Betriebsbeiträge	470 169.58	Darlehen	111 180.—
Vorräte	58 223.75	Kreditoren Baukredit	188 109.50
Transitorische Aktiven	42 828.90	Transitorische Passiven	15 739.—
Liegenschaften	688 753.20	Aktienkapital	565 000.—
Einrichtungen, Werkzeuge	10 133.—	Gewinnvortrag	1 050.23
Büromobiliar und Maschinen	15 760.—	Rückstellungen	101 161.80
Flugzeuge und Linktrainer	162 168.—	Erneuerungsfonds Flugsicherung	130 000.—
Fahrzeuge und Geräte	10 025.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	97 000.—
Wertschriften	51 874.20	Erneuerungsfonds Wintergeräte	60 000.—
Wertschriften Erneuerungsfonds	260 000.—	Erneuerungsfonds Feuerwehrgeräte	20 000.—
Wertschriften Fürsorgestiftung	<u>142 509.70</u>	Delkredere	<u>11 261.65</u>
 Total Aktiven	 2 228 542.98	 Total Passiven	 2 228 542.98

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1970

		Aufwand 1970	Ertrag 1970
Flugplatzbetrieb	Aufwand	2 893 326.23	
	Ertrag		1 223 156.65
	Betriebsbeiträge der Stadt Bern		835 084.79
	Betriebsbeiträge des Kantons Bern		835 084.79
<hr/>			
Flugbetrieb	Aufwand	560 532.35	
	Ertrag		562 002.95
	Betriebsgewinn pro 1970	1 470.60	
<hr/>			
		3 455 329.18	3 455 329.18

Bericht der Kontrollstelle

Als Mitglieder der Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1970 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Flugbetriebes schliesst, nach Einlagen in Rückstellungen von Fr. 43 000.-, mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 1 470.60 und diejenige des Flugplatzbetriebes, nach Berücksichtigung der ordentlichen Betriebsbeiträge des Kantons und der Gemeinde Bern von je Fr. 835 084.79, ausgeglichen ab. Die Bilanz weist beidseitig Fr. 2 228 542.98 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 9. März 1971

Die Kontrollstelle:

sig. F. Brignoni sig. O. Moser

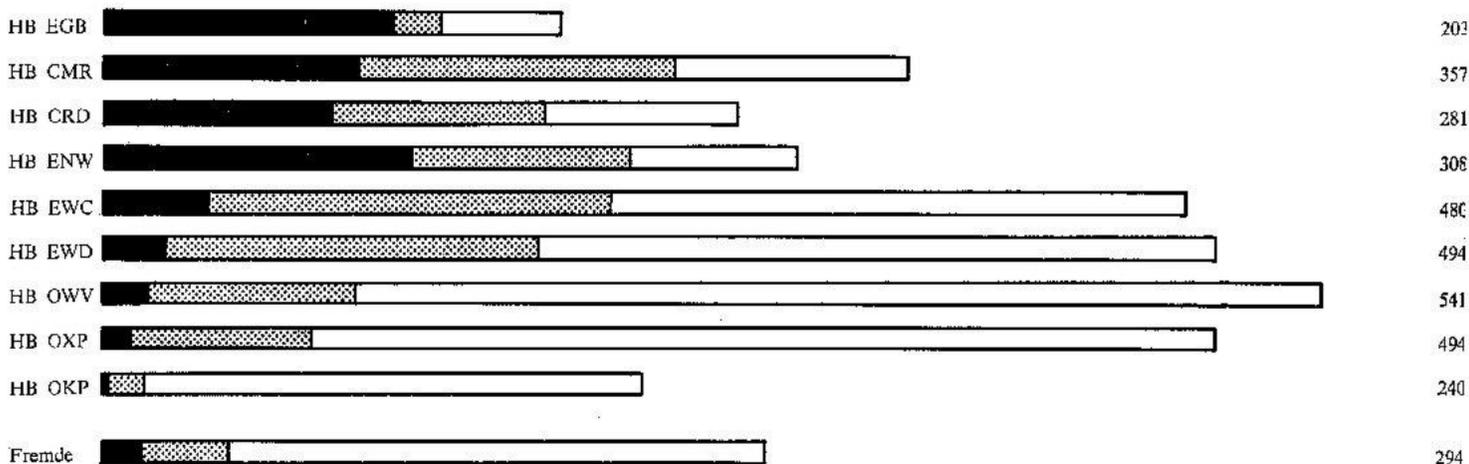
Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1970

	Flugstunden		Flüge		Passagiere (gewerbsmässige)	
	1970	1969	1970	1969	1970	1969
1. Gewerbsmässige Flüge						
a) Rundflüge	557	487	902	972	2629	2716
b) Taxiflüge	13	17	6	17	16	30
c) Fotoflüge und diverse	38	37	50	57	73	61
2. Schulflüge	2144	1854	13 873	14 353		
3. Flugzeugvermietung	925	936	1 842	2 422		
4. Werkflüge	15	20	67	63		
Total Motorflug	3692	3351	16 740	17 884	2718	2807

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge

Gewerbsmässig
 Vermietung
 Schule, Werkflüge

Total h



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1970

<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-OXP	unbekannt 1968*	2	Continental 90 PS		S T
Piper-Cub J-3	HB-OKP	unbekannt 1964*	2	Continental 65 PS		S T

+ Modifikation
* Totalrevision

F Funk (Radiotelephonie)
K Radiokompass
V VOR
I ILS

R Rundflug
S Schulung
T Training

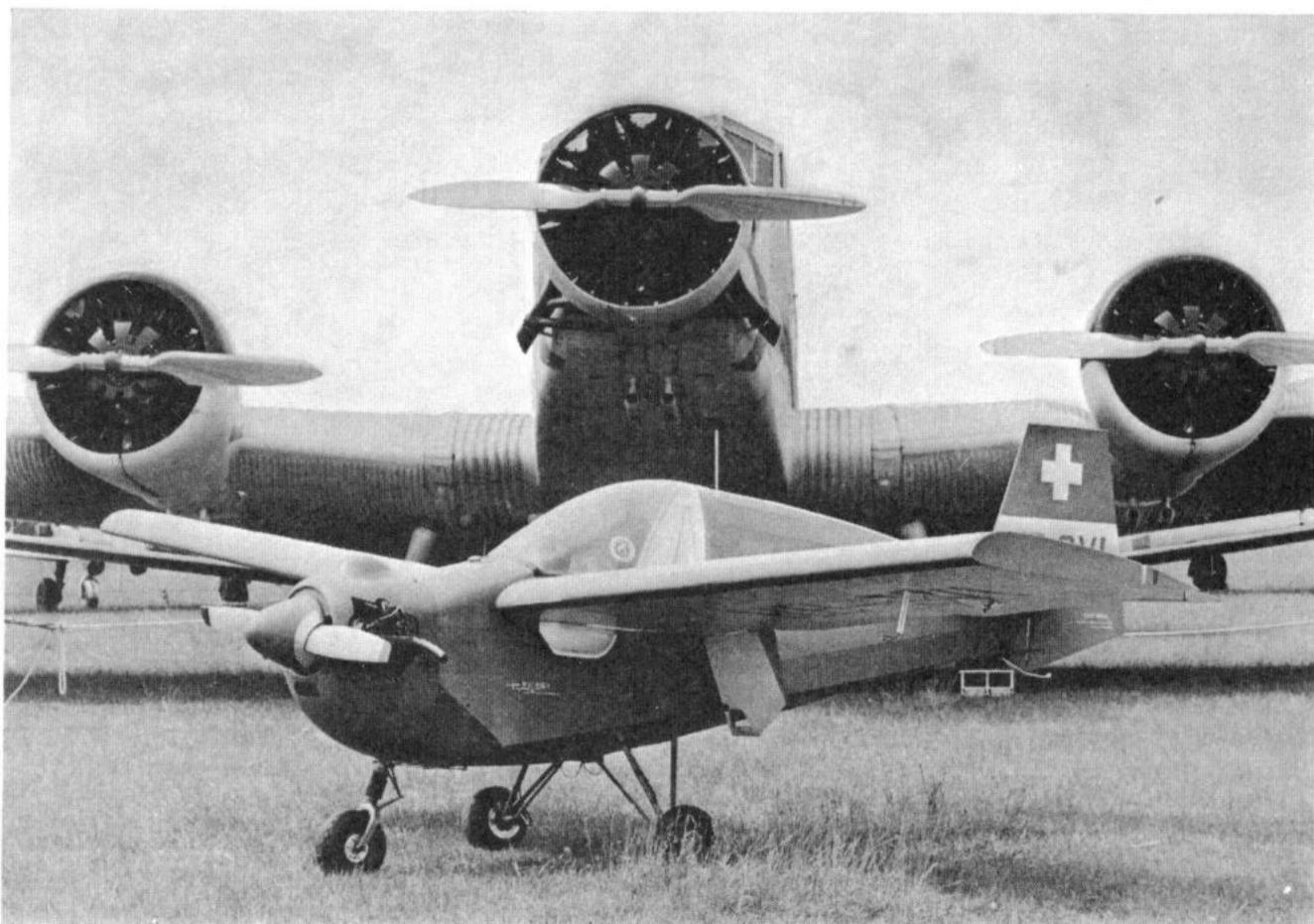
Flugplatz Bern Verkehrsausweis 1970

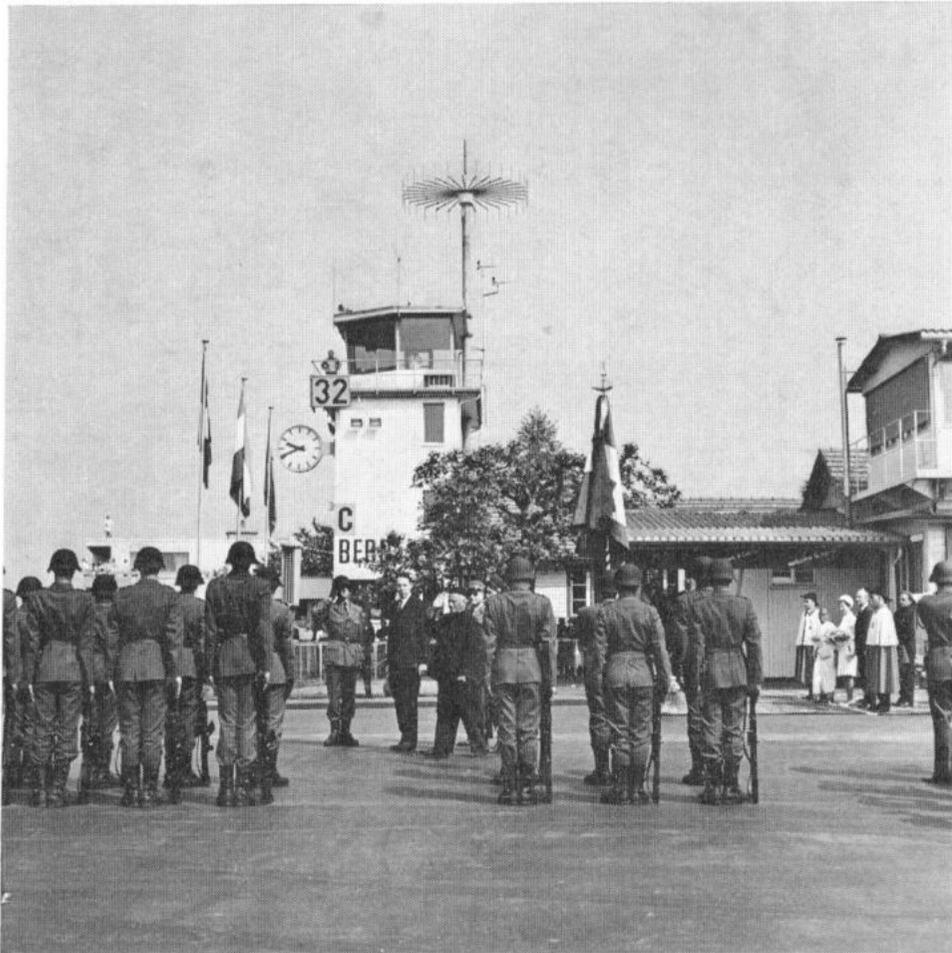
		1970	1969	Veränderung in %
1. Linienverkehr	Bewegungen	2 690	2 340	+15
	Passagiere Eigenverkehr	51 468	43 420	+19
	Passagiere Transitverkehr	227	1 631	-86
	Fracht Eigenverkehr	kg 195 902	311 086	-37
2. Pauschal- Flugreiseverkehr	Bewegungen	52	130	-60
	Passagiere Eigenverkehr	2 380	2 219	- 7
	Passagiere Transitverker	-	157	
3. Bedarfsverkehr (ohne Helikopter)	Bewegungen	1 310	1 525	-14
	Passagiere Eigenverkehr	1 356	876	+55
	Fracht Eigenverkehr	kg 61 224	37 839	+62
4. Rundflüge (ohne Helikopter)	Bewegungen	1 810	1 958	- 7
	Passagiere	2 749	3 069	-10
5. Privatflüge	Bewegungen	22 627	29 294	-23
	Passagiere	11 492	8 244	+39
6. Luftamtflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	7 058	7 536	- 6
	Passagiere	790	605	+30
7. Militärflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	1 908	1 558	+23
8. Motorflugschulung (ohne Helikopter)	Bewegungen	33 007	36 796	-10
9. Segelflugschulung	Bewegungen	4 004	7 292	-45
Segelflugtraining	Bewegungen	2 638	1 984	+33
10. Helikopterflüge (inkl. Schulung und Rundflüge) - (ohne Militär und Luftamt)	Bewegungen	4 760	5 189	- 8
	Passagiere Eigenverkehr	742		
	Fracht Eigenverkehr	kg 7 650		
Total Eigenverkehr Bern	Bewegungen inkl. Segelflüge	81 864	95 602	-14
	Passagiere	71 050	58 433	+22
	Fracht	kg 267 226	348 925	-23

3. Flugzeugschau Belpmoos
29.-31. Mai 1970

Nebstehend:
Das kleinste schweizerische
Sportflugzeug Topsy Nipper
vor der unverwüstlichen Ju-52
Foto: Keystone-Press

Unten:
Ausschnitte aus dem Freigelände
der Ausstellung
Fotos: Alpar





13. Juni 1970:
Abflug des indischen Staatspräsidenten Giri.
Abschreiten der Ehrenformation
mit Bundespräsident Tschudi
Fotos: Alpar

Oktober 1970:
Einbau der zwei 100000-Liter-Behälter für
Flugzeugtreibstoffe in der Shell-Tankanlage



7. Dezember 1970:
Feier des 50000. Linienspassagiers.
Der Swissair-Samichlaus beschenkt zwei Schulklassen
aus den Gemeinden Belp und Kehrsatz

