

Alpar

Jahresbericht 1972



**Flugplatz Bern Verkehrsausweise 1972**

		1972	1971	Veränderung in %
1. Linienverkehr	Bewegungen	218	1 956	— 89
	Passagiere Eigenverkehr	2 140	42 327	— 95
	Fracht Eigenverkehr, Kilo	2 296	160 793	— 93
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	Bewegungen	0	24	
	Passagiere Eigenverkehr	0	648	
3. Bedarfsverkehr (ohne Helikopter)	Bewegungen	994	1 586	— 37
	Passagiere Eigenverkehr	1 536	1 429	+ 7
	Fracht Eigenverkehr, Kilo	4 395	33 048	— 86
4. Rundflüge (ohne Helikopter)	Bewegungen	2 104	2 414	— 13
	Passagiere	2 914	3 722	— 22
5. Privatflüge	Bewegungen	23 558	26 628	— 12
	Passagiere	13 990	13 026	+ 7
6. Luftamtflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	4 977	6 467	— 23
	Passagiere	897	755	+ 20
7. Militärflüge (inkl. Helikopter)	Bewegungen	1 449	1 704	— 14
8. Motorflugschulung (ohne Helikopter)	Bewegungen	54 603	42 528	+ 28
9. Segelflugschulung	Bewegungen	5 648	7 140	— 20
	Segelflugtraining	Bewegungen	3 438	2 428
10. Helikopterflüge (inkl. Schulung und Rundflüge) (ohne Militär und Luftamt)	Bewegungen	5 978	5 648	+ 6
	Passagiere Eigenverkehr	665	615	+ 8
	Fracht Eigenverkehr, Kilo	800	9 950	— 92
Total Eigenverkehr Bern	Bewegungen inkl. Segelflüge	102 967	97 923	+ 5
	Passagiere	22 142	62 522	— 64
	Fracht, Kilo	8 191	203 791	— 96

# Alpar Jahresbericht 1972

Titelseite:

Flugsteig mit Linienflugzeug der DAN AIR SKYWAYS,  
eingesetzt auf der direkten Flugverbindung Bern-London.  
Im Hintergrund Kontrollturm mit Peilantenne.

Foto Seite 3: Werbeagentur M. R. Hofer, alle übrigen Auf-  
nahmen durch ALPAR.

Druck: Verbandsdruckerei AG Bern.

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
44. Jahresbericht

## Organe 1972

### *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. Bauingenieur, Bern  
F. Anderegg, Vorsteher, Bern  
Dr. M. Fröhlicher, Direktor, Bern  
A. Hebeisen, Gemeinderat, Thun  
E. Hegner, Direktor, Bern  
H. Lauri, Fürsprecher, Bern  
Dr. P. Legler, Direktor, Bern  
P. Müller, Wirtschaftssekretär, Bern  
Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär, Bern
- \* Mitglieder des Ausschusses

### *Kontrollstelle*

- Mitglieder: F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern  
ein Vertreter der Kantonalen Finanzkontrolle, Bern
- Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt des Stadtbuchhalters, Bern

### *Direktion*

- Direktor: H. Pfändler, Bern

## Einleitung

Auch das Jahr 1972 war gekennzeichnet von einem für die bernische Luftfahrt bedeutenden Ereignis: der Grosse Rat sprach sich gegen die Fortsetzung der Arbeiten für einen Flughafen im Grossen Moos aus. Nach der Einstellung des Flugzubringerdienstes durch die Swissair vor einem Jahr hat Berns regionaler Luftverkehr damit einen weiteren empfindlichen Schlag erlitten.

Zwar hatte der Bundesrat noch Ende Februar in einem Schreiben an die Berner Regierung die Erwartung ausgedrückt, dass die Behörden des Kantons Bern im Rahmen des eidgenössischen Flugplatzprogrammes ihren Beitrag mit dem Bau eines vierten Flughafens leisten werden, wozu das Projekt Grosses Moos eine geeignete Grundlage darstelle. Trotz überwiegend positiven Expertisen und erneuten Anstrengungen zur Förderung der bernischen Wirtschaft haben für den ablehnenden Entscheid des Grossen Rates letztlich Motive des Umweltschutzes den Ausschlag gegeben. Angesichts der mächtigen Opposition aus dem Seeland sah sich die Verkehrskommission des Grossen Rates gezwungen, den Verzicht auf die Ausarbeitung eines Detailprojektes für einen Berner Flugplatz im Grossen Moos zu beantragen mit dem Hinweis, dass, wenn die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt einen weiteren Flugplatz erfordere, der Kanton Bern dieser Tatsache Rechnung zu tragen und geeignetes Gelände freizuhalten habe. Gleichzeitig wurde der Regierungsrat eingeladen, die Verbesserung der Zubringerdienste zu den bestehenden Flughäfen auf Schiene und Strasse mit allen Mitteln zu fördern.

Die seit Herbst 1971 mit der englischen Fluggesellschaft DAN-AIR geführten Verhandlungen verliefen erfolgreich, so dass bereits im Juni eine direkte Flugverbindung zwischen Bern und London eröffnet werden konnte. Dadurch sind auch die Voraussetzungen geschaffen, dass der Kanton den Flughafen Belpmoos weiterhin unterstützen kann. Nach einem halben Jahr ist es allerdings noch schwer, Schlüsse über die Entwicklungschance der neuen Fluglinie zu ziehen.

Ende Mai ist die vierte Flugzeugschau der General Aviation durchgeführt worden. Diese alle zwei Jahre organisierte Veranstaltung wurde durch die Verlegung der Aussteller-

stände in eine Flugzeughalle technisch verbessert und mit einem beachtenswerten Flugmeeting bereichert. Leider waren die Flugvorführungen wegen stürmischen Westwindwetters teilweise stark behindert. Ausserdem warf der im Rahmen der Ausstellung erfolgte Absturz eines vorgeführten Schulflugzeuges mit zwei Toten einen Schatten auf die Flugzeugschau.

Air Terminal, Luftreisebüro der Alpar, im Geschäftszentrum City West.



## Luftverkehr Bern-Belpmoos

### *Berner Linienverkehr*

Am 5. Juni 1972, sieben Monate nach der Einstellung des Linienverkehrs der Swissair, nahm die britische unabhängige Fluggesellschaft DAN-AIR (Dan = Davis and Newman) den regelmässigen Flugverkehr zwischen London-Gatwick und Bern mit dem Flugzeugmuster HS-748 auf. Auch die Maschine der DAN-AIR – deren Name gegen Jahresende durch Fusion mit einer kleineren britischen Fluggesellschaft in DAN-AIR SKYWAYS umbenannt wurde – ist beim Abflug von Belpmoos Beschränkungen in der Beladung unterworfen, die in Abhängigkeit der Temperatur bis auf 50% zurückgehen kann.

Von dem durch die Luftfahrtbehörden Grossbritanniens und der Schweiz der DAN-AIR zugebilligten Kontingent von wöchentlich 10 Retourflügen wurden einstweilen 4 Kurse geführt, die vor Weihnachten um einen fünften vermehrt wurden. Die Flugpläne waren:

#### *5. Juni–26. Oktober 1972 (Sommerflugplan)*

Flugtage: Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag

London-Gatwick            ab 13.00            an 18.45

Bern-Belpmoos            an 15.20            ab 16.15

#### *30. Oktober–30. Dezember 1972 (Winterflugplan)*

Flugtage: Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag

ab 23. Dezember auch Samstag

London-Gatwick            ab 10.30\*            an 16.30\*

Bern-Belpmoos            an 13.50            ab 15.00

\* Englische Lokalzeit 1 Stunde früher als in der Schweiz.

Der Erfolg stellte sich auf der neuen Direktverbindung mit London, welches statistisch als die meistgefragte Destination gilt, nicht im erwarteten Masse ein. Dafür können mehrere Gründe angeführt werden: die kurzfristige Realisierung und die damit verbundene späte Eröffnung der Fluglinie ermöglichen für das laufende Jahr keine nachhaltige Werbung mehr; die Bedienung einer seit 15 Jahren nicht mehr direkt beflogenen Strecke durch eine in Bern bisher kaum bekannte ausländische Fluggesellschaft benötigt eine entsprechende Einführungszeit. Die im Vergleich zu den Jet-Flügen ab Zürich fast doppelt so lange Flugdauer bei praktisch gleichem Flugpreis hebt den Vorteil der kürzeren Reisezeit von Stadt zu Stadt weitgehend wieder auf.

Das Verkehrsergebnis der ersten sieben Betriebsmonate von Juni bis Dezember zeigt folgende Zahlen: von 120 geplanten Retourkursen wurden 109 durchgeführt. Dazu kamen drei im Dezember aus Witterungsgründen nach Basel umgeleitete Flüge. Von den 8 ausgefallenen Kursflügen waren 3 technisch, 1 meteomässig in England und 4 kommerziell bedingt. Insgesamt sind 1064 Passagiere nach Bern und 1076 nach London geflogen. Die transportierte Luftfracht erreichte etwas über 2 Tonnen.

Infolge der Einstellung des Luftverkehrsanschlusses durch die Swissair im Vorjahr hatte der Flughafen Bern auch den bisherigen Bezugspunkt beim Swissairbüro im Bahnhof verloren. Weil sich kurzfristig keine andere Organisation dafür bereit fand, übernahm die Alpar AG die Generalvertretung der DAN-AIR SKYWAYS und richtete in der City West einen Air Terminal ein, welcher sowohl der Passagierbetreuung als auch dem Verkauf von Flugreisen dient.

### *Geschäfts- und Touristikflugverkehr*

Die Benützung des Belpmooses durch ein- und mehrmotorige Flugzeuge leichter Bauart hat im internationalen Direktverkehr weiter zugenommen; es sind über 1400 An- und Abflüge gezählt worden. Für diese Kategorie, darunter auch kleinere Jet-Flugzeuge, bietet der Flughafen anlage- und betriebsmässig gute Voraussetzungen. In den meisten Fällen handelt es sich um kurzfristige Besuche von 1–2 Tagen Dauer. Seltener sind die Gäste, welche ihre Maschine während einer oder mehreren Wochen auf dem Flugplatz abstellen und ihre Ferien im Berner Oberland verbringen. Bemerkenswert war die Landung des amerikanischen Hoteliers Mr. Hilton, der von der Westküste der Vereinigten Staaten in zwei Etappen das Belpmoos erreichte und somit der bernischen Fluggeschichte zum wohl erstmalig zu einem Atlantikflug ohne Zwischenlandung verhalf.

### *Bedarfsluftverkehr*

Nach 9 Jahren ist auf dem Belpmoos auch der Pauschalflugreiseverkehr ausgeblieben. Seit 1968 waren die Passagierzahlen rückläufig und erreichten 1971 bereits einen kritischen Tiefstand. Bei der zunehmenden Untauglichkeit des Berner Flughafens für den Charterverkehr war es nur noch eine Frage der Zeit, wie lange sich noch eine Fluggesellschaft finden würde, welche diesen ab Bern nicht mehr konkurrenzfähigen Verkehrszweig weiterzuführen gewillt war. Es ist vor allem bedauerlich, dass die Voraussetzungen für den Einflug der ausländischen Touristen in die Region Bern nicht mehr vorhanden sind.

Hin und wieder wurde zwar das Belpmoos von grösseren Verkehrsmaschinen angefliegen. Es handelte sich um einzelne Material- oder Personentransporte, worunter in einem Falle – allerdings inoffiziell – die holländische Königsfamilie. Immer wieder traten aber auch bei diesen Einsätzen die begrenzten Operationsmöglichkeiten des Flughafens zutage.

### *Pauschalflugreiseverkehr 1963–1971*

Jahr	Passagiere	nach und von Palma de Mallorca	nach und von London
1963	1649	Globe Air	
1964	3970	Globe Air Balair	
1965	3642	Globe Air Balair	
1966	3937	Globe Air Balair	Balair, Autair*
1967	4246	Globe Air Balair	Balair, Autair*
1968	1556	Balair	
1969	2219	SATA	Tellair
1970	2380	SATA	
1971	640	SATA	
Eingesetzte Flugzeuge:		Globe Air	Dart Herald
		Balair	Fokker F-27 Friendship
		SATA	Convair 640 (Turbo)
		Autair	Avro 748
		Tellair	Convair 340

\* Autair nur Winter 1966/67; übriger Saisonverkehr im Sommer.

## Flugplatzbetrieb

Die Änderungen im Berner Luftverkehr wirkten sich vor allem auf die Abteilung Flugplatzbetrieb aus, welche im Vorjahr personell stark dezimiert worden war. Mit dem derzeitigen Personalbestand von 18 Festangestellten und 2 bis 3 gelegentlichen Aushilfen ist eine gleichmässige Belegung für die mannigfaltigen Dienstleistungen über die Öffnungszeit des Flughafens mit gewissen Beschränkungen möglich. Die flüssige Abfertigung der Kursflüge verlangt eine temporäre Zusammenfassung der Arbeitskräfte, welche anderen Dienstleistungen eine nachstehende Priorität auferlegt, was vom grossen Teil der Flughafenbenützer aber verstanden wird und nur bei einzelnen Kunden zu Beanstandungen führt. Allerdings ist es nicht mehr möglich, alle Unterhaltsarbeiten, besonders aber aussergewöhnliche und dringliche Arbeitsleistungen an den Flugplatzanlagen, ausschliesslich mit eigenem Personal zu erledigen.

### *Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen*

Anfang November wurde eine provisorisch installierte Anfluglichterschneise mit hochintensiven Scheinwerfern in Betrieb genommen. Sie wurde aus älteren Leuchtkörpern erstellt, welche vom Flughafen Kloten zu einem Liquidationspreis erworben werden konnten. Revision und Montage wurden weitgehend durch eigenes Personal ausgeführt. Die ersten Erfahrungen haben bald gezeigt, dass die Lichterschneise trotz der reduzierten Länge von nur rund 400 m bei kritischen Wettersituationen eine wertvolle Hilfe für die

Piloten bedeutet. Bei nachgewiesener Bewährung ist ein definitiver Einbau zu prüfen.

Im Interesse einer grösseren Gebäudesicherung ist die Cerberus-Feuerwarnanlage erweitert worden. Neu angeschlossen wurden eine Anzahl bisher noch nicht ausgerüsteter Hangars und Garagen sowie der Gebäudeteil der Abteilung für Militärflugplätze.

Die Verlegung der Flugfunk-Empfangsstation von Märchligen auf den Belpberg ist weiter fortgeschritten; lediglich die Fernsteuerung muss noch eingerichtet werden. Bis zur Eröffnung des Autobahnabschnittes Muri-Hunzikenbrücke, welcher die Umstellung erforderte, werden die neuen Anlagen in Betrieb stehen. Einige weitere Verbesserungen an Flugsicherungseinrichtungen sind in die Wege geleitet worden: Ersatz der ausgedienten Windmessanlage, Ersatz der Antenne und Fernsteuerung Station Märchligen, Vereinheitlichung der Sendeanlagen für Zivil- und Militärfunk.

### *Flugverkehrsleitung, Fluginformation und Wetterdienst*

Der durch Radiotelephonie geleitete Verkehr hat um weitere 4,5% zugenommen: mit insgesamt 73 375 Flugbewegungen ist das Tagesmittel auf 201 Maschinen angestiegen. Der Monat Mai wies mit 10 413 Landungen und Starten die höchste je erreichte Verkehrsdichte auf, während der 18. März mit 716 kontrollierten Flugbewegungen als verkehrsreichster Tag verzeichnet wurde. Die im eigentlichen Blindflugverfahren geleiteten An- und Abflüge sind vor allem wegen des nur geringen Linienverkehrs auf 5019 zurückgegangen. Die durch Personalabbau verursachte übermässige Belastung des Verkehrsleitdienstes erforderte ab 1. Juli eine Vorverlegung der

Schliessungszeit des Flughafens von 21.00 auf 20.00 Uhr. Auch im Informationsdienst wurde aus Gründen der Rationalisierung ein gewisser Abbau vorgenommen, indem die Unterlagen einiger weniger gefragter Länder nicht mehr vollumfänglich nachgeführt werden.

#### *Flugpolizei*

Die Aufsichtsfunktion der Flugpolizeibeamten als örtliche Vertreter der Luftfahrtbehörde beschränkt sich auf allgemeine Überwachungsaufgaben und einige administrative Leistungen. Die weitgehende Delegation der für den Flugpolizeidienst eingesetzten Fluglehrer im Flugbetrieb ist deshalb nicht nur fachlich zweckmässig, sondern auch ökonomisch. Bei einzelnen Massnahmen gegen Flughafenbenützer haben sich Probleme in der Zusammenarbeit mit dem Luftamt eingestellt, die zurzeit Gegenstand grundsätzlicher Abklärungen sind. Im Interesse der Flugsicherheit hat in zwei Fällen eingeschritten und eine Untersuchung angeordnet werden müssen.

#### *Flugplatzservice*

Die Übernahme der Generalvertretung der DAN-AIR durch die Alpar erforderte auch auf dem Flughafen eine Anpassung der Dienstleistungen. Vor allem war die Trafficabteilung, welche im früheren Linienverkehr von der Swissair geführt worden war, auf ökonomische Weise in bestehende Dienstzweige zu integrieren. Personell und örtlich bot sich dafür eine Kombination mit dem Telephon- und Inkassodienst an, was bei einem bescheidenen Luftverkehr möglich ist. Die im

Vorjahr im Zuge des Personalabbaus durchgeführte Zusammenlegung der Telephonzentrale mit der Platzkasse beim Flugberatungsbüro bildete eine günstige Voraussetzung. Die Übernahme einer versierten Fachkraft aus der früheren Swissair-Trafficgruppe ermöglichte die reibungslose Einführung weiteren Alparpersonals in die neuen Aufgaben.

Der Rampdienst bot demgegenüber keine besonderen Anpassungsprobleme, weil diese Arbeiten schon bei den Swissair-Kursflügen durch die Alpar ausgeführt worden waren. Beim knappen Personalbestand war es allerdings nötig, durch direkte und indirekte Aushilfeinsätze die Polyvalenz der Angestellten weiter zu erhöhen. Eigentliche Engpässe konnten so bisher vermieden werden.

Kritisch stand es vorübergehend durch den massiven Rückgang des regelmässigen Luftverkehrs mit der Aufrechterhaltung des ständigen Zollbüros auf dem Flughafen. Der nicht unbedeutende grenzüberschreitende Bedarfsluftverkehr und die privaten direkten Auslandflüge von Bern bewogen aber die Zollbehörden, von der Aufhebung des Zollpostens einstweilen abzusehen. Die Wiedereinführung des früheren Zustandes, wo der Zollbeamte jeweils von Fall zu Fall vom Stadtbüro hergerufen werden musste, hätte wegen der doch gewichtigen Nachteile und Unzulänglichkeiten einen kaum verantwortbaren Rückschritt bedeutet. Die heutige Lösung, wo der Zollbeamte, ausgenommen im Linienverkehr, auch die Passkontrolle übernimmt, ist vor allem für die Geschäftsflüge zweckmässig. Die Kantonspolizei führt die Passkontrolle indessen wie früher beim regelmässigen Luftverkehr selber aus.

Der offizielle Zubringerdienst zwischen der Stadt und dem Flugplatz ist für die Kursflüge der DAN-AIR im Rahmen

der bestehenden Konzession der Alpar wiederum dem PTT-Autoreisedienst übertragen worden. Auf die weitere Bedienung der früheren Zwischenhaltstellen in Wabern und Kehrsatz wurde hingegen verzichtet.

#### *Feuerwehr- und Rettungsdienst*

Er hatte in 10 Fällen auszurücken. Abgesehen von einem Fehlalarm in der Feuermeldeanlage – ein Rauchsensor hatte auf einströmendes Auspuffgas angesprochen – handelte es sich in den meisten Fällen um ernsthafte Einsätze: Absturz eines Reiseflugzeuges auf die Graspiste, Überschlag einer Maschine in Rückenlage bei starkem Seitenwind, Ausbrechen eines landenden Flugzeuges von der Flugpiste, zwei Bauchlandungen infolge einknickenden und nicht ausgefahrenen Fahrwerkes sowie eine anonyme Bombendrohung, welche längere Untersuchungs- und Sicherungsmassnahmen erforderte.

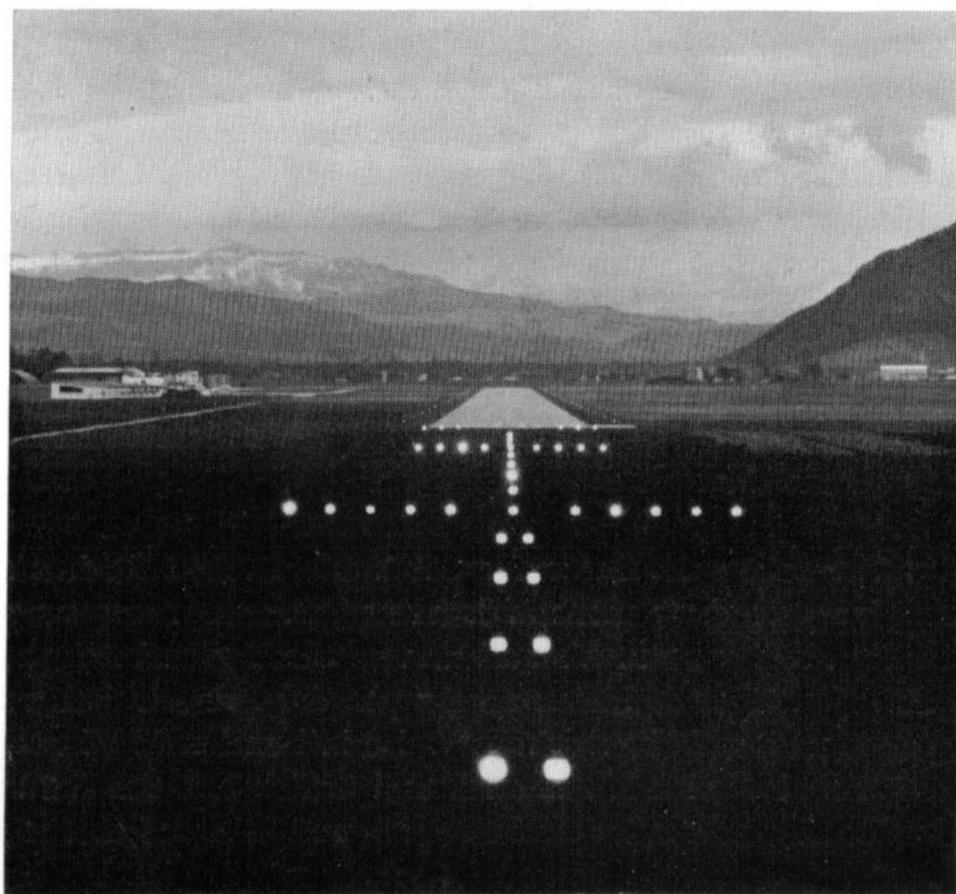
#### *Pistenbereitstellung*

Die infolge des fehlenden Linienverkehrs am Vormittag weniger dringlich gewordene Pistenräumung sowie die geringen Schneefälle und Eisbildungen ergaben einen merklichen Rückgang bei der Reinigung der Flugpiste und der Hartbelagflächen. Die in 7 Einsätzen total zu bearbeitende Schneehöhe betrug lediglich 16 cm und die Eisschichten 3 mm, was nur etwa ein Fünftel des Vorjahres ausmacht. Es wurden 55 Maschinenstunden aufgewendet und 840 Liter Enteiseflüssigkeit verbraucht.

Rechts oben: Immer zahlreicher treffen im Belpmoos modernste Geschäftsflugzeuge ein.

Rechts unten: Der amerikanische Hotelkönig Hilton erreichte Bern mit seinem Flugzeug im Direktflug über den Atlantik.

Unten: Für den Winter 1972/73 provisorisch installierte Anflug-Lichterkerette.





## Flugbetrieb der Alpar

Gegenüber dem Vorjahr war das Flugwetter in der Hauptsaison bedeutend ungünstiger, was die Flugleistungen vor allem im Rundflugbetrieb beeinflusste. Lediglich in der FVS-Schulung und in der Flugzeugvermietung wurde eine Flugstunden-Steigerung erzielt, woraus gesamthaft noch eine Zunahme von 10% resultierte. Der Flugbetrieb verlief in allen Betriebssparten geordnet und ohne besondere Vorkommnisse. Der Anteil der eingemieteten Fremdflugzeuge hat im Berichtsjahr wieder zugenommen und machte 5,6% der Gesamtproduktion aus, mehr als das Doppelte des Vorjahres. Die Jahresleistungen des Alpar-Flugbetriebes sind auf Seite 16 zusammengestellt.

## Flugzeugpark

Zahlenmässig und in der Zusammensetzung ist im Flugzeugpark keine Änderung eingetreten. Die beiden im Vorjahr durch Abstürze verlorenen Reiseflugzeuge – die Cessna 172 HB-CMR und die Musketeer Sport HB-EWD – sind durch gleiche Muster ersetzt worden, die erstere durch ein neues Modell und die zweite durch eine Occasion. Gegen Herbst wurden erneut Anstrengungen zum Ersatz der Bonanza HB-EGB unternommen, die aber trotz mehrerer Interessenten noch nicht zu einem Abschluss führten.

Das verstärkte Konkurrenzverhältnis auf dem Flughafen Bern und gesteigerte Ansprüche aus dem Pilotenkreis zwingen die Alpar zu einer sorgfältigen Überprüfung ihres Flug-

zeugparkes und der sich aufdrängenden Erneuerungsmassnahmen. Sie kann bei der Beurteilung, welche sich aber nach wie vor über längere Zeitabschnitte erstrecken muss, gewissen, manchmal durch nebensächliche Beeinflussung auftretenden «Modeströmungen» nicht ausweichen.

Die Fliegerische Vorschulung des Bundesprogrammes stützt sich immer noch auf die Flugzeuge Piper Cub, welche aber aufgrund einer Erklärung des Luftamtes auf diesem Sektor nur noch kurze Zeit toleriert werden. Der Ersatz durch ein moderneres Schulflugzeug ist inzwischen noch problematischer geworden, nachdem der englische Beagle-Pub nicht mehr fabriziert und die Serieherstellung des schweizerischen Bravo von FFA erneut in Frage gestellt ist.

## Flugpersonal

Die drei hauptamtlichen Fluglehrer, welche zugleich den Flugpolizeidienst versehen, wurden ergänzt durch den regelmässigen Einsatz von elf nebenamtlichen Fluglehrern. Davon standen zwei in der Hauptsaison halb- oder ganztägig zur Verfügung. Die Tätigkeit der anderen Aushilfsinstruktoren konzentrierte sich auf den Samstag und die Tagesrandzeiten, was aber zugleich der Abkömmlichkeit der meisten Privatschüler entsprach. Eine ausgeglichene Verteilung lässt sich nur schwer erreichen, ohne dass die heutige Betriebsform geändert wird.

Die Zahl der Rundflugpiloten hat sich auf 20 erhöht.

### *Gewerbmässige Flüge*

Dieser Betriebszweig hat nach einer dreijährigen gleichmässigen Entwicklung mit der Einbusse von 24% an Flugstunden einen empfindlichen Rückschlag erlitten. Er ist zweifellos durch das ungünstige Flugwetter entstanden. Die in der Folge an einigen schönen Wochenenden aufgetretenen Spitzenbelastungen konnten nur durch die Einmietung von Fremdflugzeugen bewältigt werden. Durch das zeitweilige Angebot von bis zu 36 Passagierplätzen und eine sorgfältigere Platzreservation konnten längere Wartezeiten vermieden werden. Problematisch war gelegentlich die Vorausschbarkeit des Flugzeugbedarfes mit den davon abhängigen rechtzeitigen Reservationen für den Rundflugbetrieb. Nach wie vor kollidieren an Wochenenden die Interessen der Flugzeugvermietung und der gewerbmässigen Rundflüge.

Die Standard-Rundflüge verteilten sich flugstundenmässig zu 57% auf Stadt-, 14% auf Thunersee- und Juraseen-, 13% auf Berner-Oberland-, 9% auf Berner-Alpen- und 7% auf Matterhornflüge. Grössere Gruppen, z. B. bei Firmenausflügen, wählten öfters speziell angebotene Rundflüge mit Zwischenlandungen.

Der auswärtige Verkauf von Alpar-Flugscheinen durch Reisebüros hat weiter zugenommen, während der Verkaufserfolg an der diesjährigen BEA um zwei Drittel zurückgegangen ist.

### *Flugschule*

Die Zuwachsrate bei den Stunden der Motorflugschulung erreichte 16%, etwa die Hälfte des Vorjahreswertes. Aus-

schlaggebend war die praktisch doppelte Anzahl der FVS-Schüler in der Grundausbildungsstufe. Insgesamt standen 86 Schüler in individueller Ausbildung, von denen 66 das Brevet für Privatpiloten erwarben, und 103 Kandidaten absolvierten Kurse der vom Bund unterstützten Nachwuchsausbildung. Während die Instruktion der Privatschüler weitgehend den nebenamtlichen Fluglehrern übertragen wurde, konnten sich die hauptamtlichen vornehmlich der Nachwuchskurse annehmen. 10 Flugzeugführer liessen sich zum Berufspiloten weiterbilden und 5 erwarben die Spezialbewilligung für Instrumentenflug. Die Blindflugausbildung erfolgte durch die darauf spezialisierte «Les Ailes» in Zusammenarbeit mit der Alpar.

An Kursen wurden durchgeführt:

- 18 Kurse Fliegerische Vorschulung, 80 Schüler
- 1 Kurs für angehende Verkehrsleiter, 8 Schüler
- 2 Kurse Weiterbildung in Navigation, 15 Schüler
- 3 Theoriekurse für Privatpiloten, 60 Teilnehmer
- 1 Theoriekurs für Berufspiloten, 13 Teilnehmer
- 2 Theoriekurse Navigation für PP-Piloten 33 Teilnehmer
- 1 Kurs Linktrainer für Privatpiloten, 32 Teilnehmer

### *Flugzeugvermietung*

Die Zuwachsrate erreichte in dieser Betriebssparte 12%. Das angebotene Flugmaterial ist mit wenigen Ausnahmen attraktiv und mit günstigen Mietbedingungen, u. a. grosszügigem Versicherungsschutz, verbunden. Neuerdings mieten vermehrt auch Piloten aus dem Einzugsgebiet anderer Flugplätze Maschinen bei der Alpar. Die gepflegte Kundenbetreuung dürfte eine nicht unbedeutende Rolle spielen.

**Bilanz per 31. Dezember 1972**

	Aktiven		Passiven
Kassa	23 871.46	Kreditoren	142 839.80
Postcheck	54 161.20	Banken	83 580.37
Banken	164 199.—	Nicht eingelöste RF-Gutscheine	150 135.50
Wertschriften kurzfristig	55 725.—	Vorausbezahlte Mieten	120 000.—
Debitoren	209 589.13	Personalfürsorge	137 739.90
Verrechnungssteuer	6 603.12	Darlehen	96 560.—
Betriebsbeiträge	295 053.71	Hypotheken	173 460.—
Vorräte	55 922.40	Transitorische Passiven	2 450.30
Transitorische Aktiven	16 411.60	Aktienkapital	565 000.—
Liegenschaften	568 456.—	Gewinnvortrag Flugbetrieb	4 509.83
Einrichtungen	6 004.—	Erneuerungsfonds Flugsicherung	85 000.—
Büroeinrichtungen	10 600.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	70 000.—
Flugzeuge	97 396.—	Erneuerungsfonds Wintergeräte	60 000.—
Fahrzeuge	11 023.—	Rückstellungen	131 500.—
Wertschriften Erneuerungsfonds	190 000.—	Rückstellungen Flugbetrieb	69 501.—
Wertschriften Fürsorgeeinrichtung	137 739.90	Delkrede	10 478.82
	<hr/>		<hr/>
Total Aktiven	1 902 755.52	Total Passiven	1 902 755.52

## Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1972

		Aufwand	Ertrag
Flugplatzbetrieb	Aufwand	1 660 660.30	
	Ertrag		752 077.53
	Durch Kanton und Stadt Bern zu deckender Aufwandüberschuss		908 582.77
Flugbetrieb	Aufwand	845 642.40	
	Ertrag		847 781.65
	Betriebsgewinn pro 1972	2 139.25	
		2 508 441.95	2 508 441.95

### Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1972 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Flugbetriebes schliesst, nach Einlagen in Rückstellungen von Fr. 25 000.—, mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 2139.25 ab. Die Rechnung des Flugplatzbetriebes ist, bei Berücksichtigung von ordentlichen Betriebsbeiträgen des Kantons und der Gemeinde Bern von je Fr. 454 291.39 ausgeglichen. Die Bilanz weist beidseitig Fr. 1 902 755.52 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, 25. April 1973

Die Kontrollstelle:  
sig. Brignoni sig. Brönnimann

## Verwaltung

Die 24. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1971 wurde unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Kurt Meier, am 29. Juni 1972 im Flugplatzrestaurant Belpmoos durchgeführt. Sie war von 49 Aktionären besucht, welche 4751 eigene und vertretene Aktien (84,09 % des Aktienkapitals) vereinigten. Die Versammlung stimmte nach Anhören des Präsidentenberichtes den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle zu.

Herr Notar Kurt Dällenbach ist wegen neuen beruflichen Verpflichtungen aus dem Verwaltungsrat ausgetreten. Als Nachfolger wurde vorgeschlagen und einstimmig gewählt: Herr Fürsprecher Hans Lauri, Sekretär des städtischen Finanzdirektors.

Herr Finanzinspektor Moser (Kanton) trat nach achtjähriger Kontrolltätigkeit bei der Alpar zurück. Als Ersatz schlägt der Kanton keine bestimmte Person, sondern die kantonale Finanzkontrolle vor, welche jeweils selber einen Vertreter delegieren wird. Weitere Mitglieder sind: F. Brignoni (Stadt) und H. Wyniger (Ersatzmann), beide bisher. Die Kontrollstelle wurde in dieser Zusammensetzung gewählt.

## Finanzielles

Der Geschäftsverkehr erreichte im Jahre 1972 2,73 Millionen Franken. Der Rückgang um 22,4 % ist durch die in diesem Jahre erstmals voll zur Auswirkung gekommene Einstellung des Swissair-Linienbetriebes entstanden.

In der Abteilung Flugplatzbetrieb ist wegen der völlig neuen Verkehrsstruktur des Flughafens kein direkter Vergleich mit den Rechnungsergebnissen der Vorjahre möglich. Der Aufwandüberschuss von über 900 000 Franken ist grösser ausgefallen als der im Voranschlag vorgesehene Fehlbetrag. Der Wirtschaftlichkeitsgrad des Flughafenbetriebes hängt weitgehend vom Umfang des Luftverkehrs mit grösseren Flugzeugen ab.

Die Betriebsrechnung der Abteilung Flugbetrieb weist bei praktisch gleichem Gesamtumsatz einen nur noch knappen Ertragsüberschuss aus, was eine dringende Tarifierpassung für das neue Geschäftsjahr erforderte. Wegen des ungünstigen Flugwetters sind die Passagierflüge um rund 20 % zurückgegangen.

Grundsätzlich haben die parallel zur kantonalen Verwaltung eingeführten Verbesserungen in der Personalentlohnung bereits erste Auswirkungen auf die Betriebskosten gezeigt. Der Personalbestand betrug im Berichtsjahr 26 Personen, von denen drei nur halbtags beschäftigt werden.

## Ausblick

Wohl noch nie zuvor in der Geschichte der bernischen Luftfahrt standen die Aussichten auf eine zweckmässige Lösung der Flughafenfrage und des regionalen Luftverkehrs so schlecht wie heute. Für die Befürworter eines den heutigen Anforderungen genügenden Flugplatzes in der Region Bern ist es schwer, gegen eine oft unsachlich geführte Opposition aufzukommen. Bei den bisherigen wenig tauglichen Versuchen war es nicht möglich, den praktischen Beweis für das Bedürfnis zu erbringen. Die immer wieder erlebten Fehlschläge haben vielmehr eine negative Wirkung ausgelöst und jede Risikobereitschaft unterdrückt. In einem Gutachten ist hervorgehoben worden, dass es fraglich sei, ob sich in naher Zukunft dem Kanton Bern ein anderes Projekt von gleichwertiger volkswirtschaftlicher Bedeutung wie der Flugplatzbau anbieten werde. Zum Durchbruch eines solchen Vorhabens braucht es aber eine grundlegende Unterstützung durch die Bevölkerung. Wirtschaftliche Überlegungen werden vom Umweltschutzbewusstsein unverhältnismässig stark verdrängt. Es wird leicht übersehen, dass ein eigener Regionalluftverkehr nicht nur dem Berner Oberland, sondern auch dem Jura und dem Mittelland dienen würde.

Im Moment wird sich dieser Verkehr allerdings weiterhin auf dem Belpmoos abspielen müssen. Die Voraussetzungen für eine weitere Entwicklung sind unterdessen nicht besser geworden; im Gegenteil haben die Ergebnisse der letzten Jahre klar genug bewiesen, dass sie rückläufig ist, solange nicht eine entsprechende technische Anpassung der Flughafenanlage an die heutigen Bedürfnisse erfolgt. Am dringendsten

wäre der Ausbau der Flugpiste für die Aufnahme von Transportflugzeugen mittlerer Grösse, die für die Sicherstellung eines bernischen Linien- und Charterverkehrs geeignet wären. Gerade diese beiden Verkehrszweige aber, welche für die Förderung der Wirtschaft und auch für die angestrebte Eigenwirtschaftlichkeit des Flughafenbetriebes wichtig wären, sind in ihrer Entwicklung blockiert.

Lediglich der wirtschaftlich in der Regel weniger ins Gewicht fallenden Geschäfts- und Touristikfliegerei auferlegen die heutigen Flugplatzeinrichtungen praktisch kaum Beschränkungen.

Mit der Ablehnung eines Flughafenbaus im Grossen Moos und mit dem Ausbau der Zubringerdienste auf Strasse und Schiene nach Zürich wird die Frage des bernischen Luftverkehrs nicht gelöst. Es ist nun um so dringender geworden zu untersuchen, welche Rolle in dieser neuen Situation dem Belpmoos zukommt. Die grundsätzliche Überprüfung und Planung haben sich mindestens bis zum Ablauf der Betriebskonzession im Jahre 1981 zu erstrecken. Die verkehrspolitische Konzeption ist aber im Hinblick auf allfällige weitere Investitionen über diesen Zeitpunkt hinaus abzustecken.

Bern, 7. Mai 1972

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,  
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



K. Meier

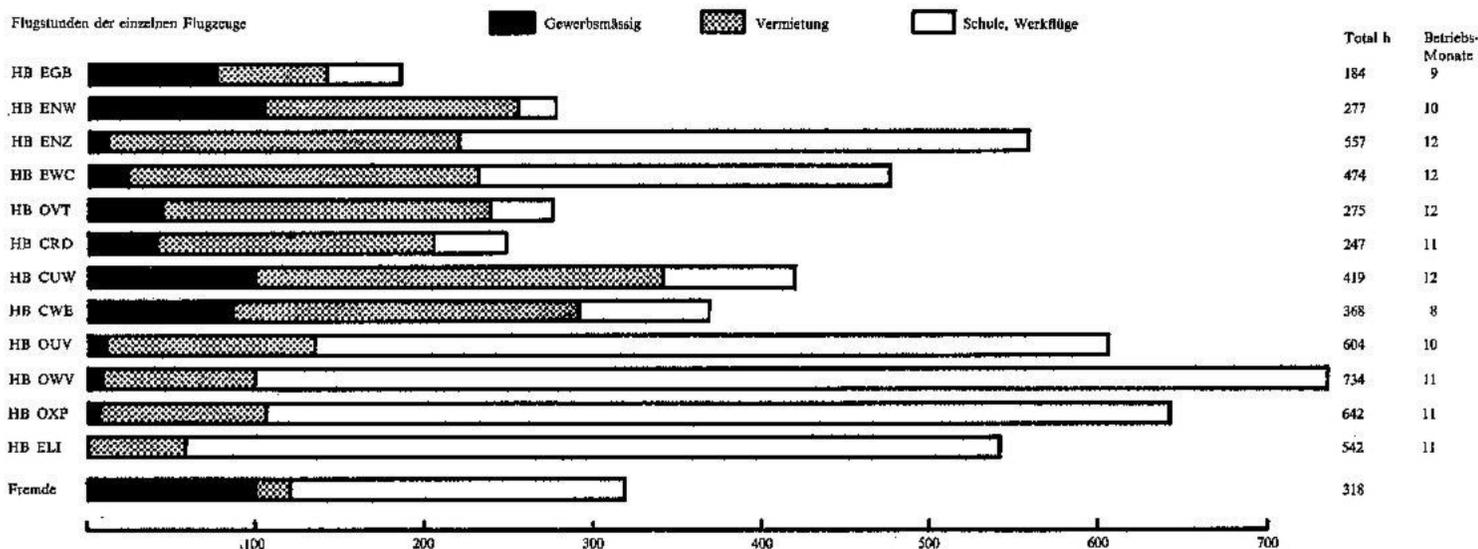


H. Pfändler

## Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1972

	Flugstunden		Flüge		Passagiere (gewerbsmässige)	
	1972	1971	1972	1971	1972	1971
1. Gewerbsmässige Flüge						
a) Rundflüge	493	652	991	1 202	2786	3628
b) Taxiflüge	34	28	11	10	27	29
c) Fotoflüge und diverse	79	49	58	57	88	80
2. Schulflüge	3201	2752	22 726	19 994		
3. Flugzeugvermietung	1796	1608	4 620	3 423		
4. Werkflüge	38	28	119	108		
<b>Total Motorflug</b>	<b>5641</b>	<b>5117</b>	<b>29 205</b>	<b>24 794</b>	<b>2901</b>	<b>3737</b>

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge



### Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1972

<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	SVG
Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	Lycoming 200 PS	F K V	SVG
Musketeer Sport III	HB-ENZ	1966	4	Lycoming 150 PS	F	SVG
Musketeer Sport III	HB-EWC	1967	4	Lycoming 150 PS	F	SVG
Cherokee 180	HB-OVT	1963	4	Lycoming 180 PS	F K V	SVG
Cessna 172	HB-CRD	1957 1964*	4	Continental 145 PS	F K V	SVG
Cessna 172	HB-CUW	1970	4	Continental 145 PS	F K V	SVG
Cessna 172	HB-CWE	1972	4	Lycoming 150 PS	F K V	SVG
Piper Cub J-3	HB-OUV	unbekannt 1970*	2	Continental 90 PS	F	SVG
Piper Cub J-3	HB-OWV	1944 1966*	2	Continental 90 PS	F	SVG
Piper Cub J-3	HB-OMP	unbekannt 1968*	2	Continental 90 PS	F	SVG
Piper Cub J-3	HB-ELI	1944 1966*	2	Continental 90 PS	F	SVG

+ Modifikation  
\* Totalrevision

F Funk (Radiotelephonie)  
K Radiokompass  
V VOR  
I ILS

S Schulung  
V Vermietung  
G Gewerbsmässig

Zwei Jet-Verkehrsmaschinen  
landeten auf dem Belpmoos –  
allerdings mit stark reduzierter  
Zuladung.

Rechts: Prinz Bernhard steuerte  
persönlich seine Fokker F-28  
Fellowship mit Königin Juliana  
an Bord.

Unten: Boeing 737 des  
griechischen Reeders Niarchos.

