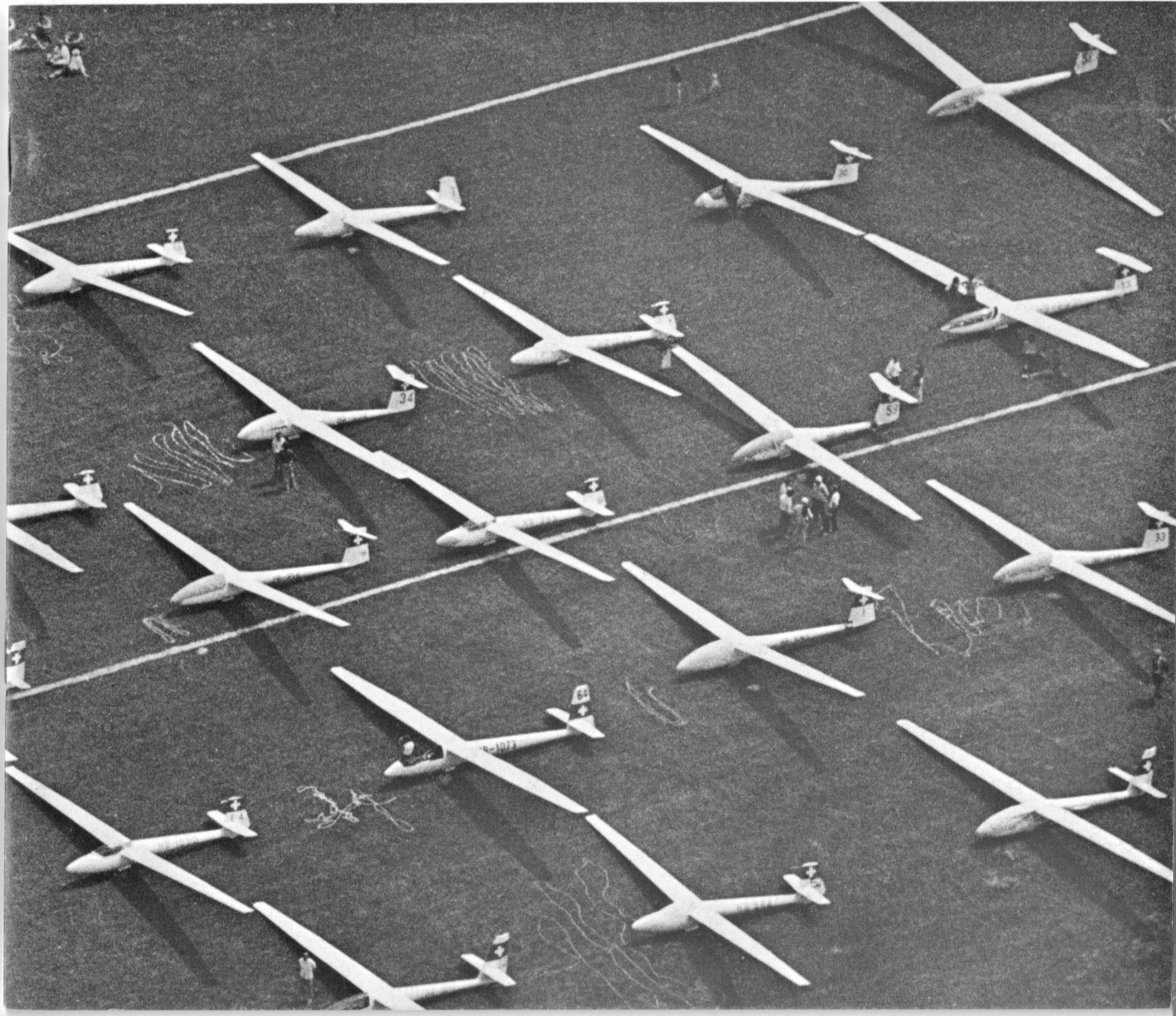


Alpar

Jahresbericht 1973



Flughafen Bern Verkehrsausweis 1973

(Neue Darstellung gegenüber früheren Jahresberichten)

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	<i>1973</i>	<i>1972</i>	<i>1973</i>	<i>1972</i>	<i>1973</i>	<i>1972</i>
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	312	218	3 225	2 140	6 730	2 296
2. Pauschal-Flugreiseverkehr Bedarfsverkehr:	0	0	0	0		
*3. Rundflüge	2 158	2 222	2 997	3 093		
*4. Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	1 587	2 019	1 291	1 744	53 580	7 195
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Luftamtflüge	5 178	4 977	445	897		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 348	1 439	93	65		
*7. Privatflugwesen	25 127	23 558	14 930	13 990		
*8. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	4 727	2 599	5 341	2 221	16	
*9. Motorflugschulung	52 248	58 766	1 758	4 167		
10. Segelflugschulung	2 772	5 822				
11. Segelflugtraining	3 382	3 554				
<i>Gesamter Luftverkehr</i>	98 869	105 174	30 080	28 317	60 326	9 491
davon: gewerbsmässig	4 057	4 459	7 513	6 977	60 310	9 491
nicht gewerbsmässig	94 812	100 715	22 567	21 340	16	0

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1973

Titelseite:

Nationales Segelflug-Ausscheidungslager

Fotos:

Erste und letzte Umschlagseite sowie Seite 3:

Hansueli Trachsel

Übrige Aufnahmen durch Alpar

Druck: Verbandsdruckerei AG Bern

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
45. Jahresbericht

Organe 1973

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
Dr. M. Fröhlicher, Direktor, Bern
A. Hebeisen, Gemeinderat, Thun
E. Hegner, Direktor, Bern
H. Lauri, Fürsprecher, Bern¹
Dr. P. Legler, Direktor, Bern
P. Müller, Wirtschaftssekretär, Bern
Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär, Bern
D. Zürcher, Sekretär, Bern²

* Mitglieder des Ausschusses

¹ Bis 31. August 1973.

² Ab Generalversammlung 29. Juni 1973.

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

Nach den zwei ereignisschweren Jahren 1971 mit der Einstellung des Zubringer-Linienflugverkehrs der Swissair und 1972 mit dem vorläufigen Verzicht auf weitere Projektierungen für einen bernischen Regionalflughafen im Grossen Moos blieb die Lage des Berner Luftverkehrs im Jahr 1973 weiterhin kritisch. Die Fluglinie Bern–London entwickelte sich noch nicht im erwarteten Masse. Vorstösse in den politischen Gremien von Stadt und Kanton verlangten eine Überprüfung des finanziellen Engagements gegenüber dem Flughafen Bern-Belpmoos. Der Bund hat sich zwar erneut bereit gefunden, als Überbrückung bis zu einem neuen Vertragsabschluss einen namhaften Beitrag an die hohen Betriebskosten des Flugsicherungsdienstes zu leisten. Eine weitere Entlastung wird aber erst im Jahre 1974 eintreten. Bei diesen Verhältnissen drängen sich neue Entscheide über die Weiterführung des Flughafenbetriebes auf. Mit der bestehenden Anlage – vor allem wegen der ungenügenden Flugpiste – ist es aber praktisch ausgeschlossen, den bernischen Luftverkehr eigenwirtschaftlich zu gestalten.

Der Flugverkehr ist auf dem Belpmoos im Jahre 1973 gegenüber dem Vorjahr um rund 6% zurückgegangen. Geringere Ergebnisse weisen vor allem die Motor- und Segelflugschulung auf, während die Privatflüge nach einem spürbaren Rückgang im letzten Jahr wieder etwas aufgeholt haben. Im Vorsommer haben auf dem Belpmoos drei bemerkenswerte Anlässe stattgefunden: Vom 26. Mai bis 3. Juni kam das schweizerische Trainings- und Ausscheidungslager für Segelflug zur Austragung. Leider wurden bei eher ungünsti-

gen Wetterverhältnissen keine ausserordentlichen Resultate erreicht – die Organisation fand indessen allgemeine Anerkennung. Am 16. Juni wurde eine Ballon-Wettfahrt um den Preis von Bern im Belpmoos gestartet, die ebenfalls ein Erfolg wurde und in Zukunft wiederholt werden dürfte. Am 30. Juni schliesslich führte die Schweizerische Rettungsflugwacht einen grossen Demonstrationstag durch, bei welchem das neue Lear-Jet-Ambulanzflugzeug getauft und mit zahlreichem weiterem Material vorgestellt wurde. (Bild unten)

Als besonderes Ereignis von mindestens vorübergehender Tragweite muss die Schliessung des Luftreisebüros der Alpar im Geschäftszentrum City West erwähnt werden. Der Verwaltungsrat sah sich zu dieser Entscheidung veranlasst, weil die der Gesellschaft erwachsenen Kosten in einem nicht vertretbaren Verhältnis zu dem erreichten Verkehr auf der derzeit einzigen regelmässigen Fluglinie Bern–London standen.



Luftverkehr Bern-Belpmoos

Linienerkehr

Die im Juni 1972 eröffnete direkte regelmässige Flugverbindung der DAN-AIR zwischen Bern und London ist nicht, wie ursprünglich vorgesehen, auf einen täglichen Flugkurs ausgebaut worden. Im eingetretenen Masse nicht erwartete Schwierigkeiten haben sich einer raschen Entwicklung in den Weg gestellt: In London ist der Linienerkehr ab dem Flughafen Gatwick, welcher bisher vornehmlich dem Charterflugverkehr diente, erst im Aufbau begriffen und die direkte Bedienung Berns für den englischen Fluggast eine Neuigkeit. Infolge der anhaltenden Währungsverluste und wirtschaftlichen Probleme ging in England zum mindesten vorübergehend der Reiseverkehr zurück. In Bern fällt es andererseits schwer, nach den wiederholten Fehlschlägen und Widerwärtigkeiten im Luftverkehr ab Belpmoos einem Schweizerpublikum eine neue Fluglinie ins Bewusstsein zu bringen, besonders wenn sie noch von einer ausländischen Gesellschaft betrieben wird. Mit der Verlegung des Zubringerdienstes der Swissair auf die Strasse ist der falsche Eindruck verbreitet worden, das Belpmoos weise keinen Linienerkehr mehr auf.

Die durchschnittliche Besetzung der Londoner Linie lag unter den Erwartungen. So sah sich die DAN-AIR gezwungen, die Kurse vorerst abzubauen, statt zu vermehren, um nicht verantwortbare Betriebsverluste zu vermeiden. Nur so glaubt sie, die für einen erfolversprechenden Aufbau der Linie notwendige Basis zu schaffen. Es muss anerkannt werden, dass sich die DAN-AIR anstrengt, die erworbenen

Verkehrsrechte zwischen London und Bern zu einem zuverlässigen und seriösen Dienst auszubauen. Dass sie sich dafür vorläufig auf Flugmaterial abstützen muss, das zu Unrecht gegenüber den Jet-Maschinen als veraltet bezeichnet wird, liegt allein bei den einschränkenden Operationsbedingungen des Belpmooses.

Durch grössere Ausbauarbeiten auf dem Flughafen London-Gatwick wurde auch der Sommerflugplan nach Bern beeinflusst. Die Flugpläne waren:

Flugplanperioden	Winter		Sommer		Sommer		Winter		
	1. Jan.– 17. März		19. März– 31. Mai		4. Juni– 26. Okt.		30. Okt.– 31. Dez.		
Flugtage	5		3		3		2		
	Mo	Di	Mi	Mo	Mi	Mo	Mi	Di	Fr
	Do Sa		Do		Fr				
London-Gatwick ab	10.30*		13.30		09.50		09.25*		
Bern-Belpmoos an	13.50		15.55		12.15		12.50		
Bern-Belpmoos ab	15.00		16.25		12.45		13.20		
London-Gatwick an	16.30*		18.50		15.10		14.45*		

* Winterflugplan = englische Ortszeit GMT

Von den geplanten 340 Flügen zwischen London und Bern sind 312 durchgeführt worden. 18 Kurse mussten via Basel umgeleitet werden, 16 davon wegen ungenügenden Wetterverhältnissen in Bern und 2 infolge technischen Ausfalles des Anflug-Funkfeuers auf dem Schüpberg. 6 Kurse waren ausgefallen aus flugzeugseitigen Gründen und 4 weitere wegen Streiks der Flugsicherungsdienste in Frankreich.

Auf dem in Bern abgewickelten Verkehr (312 Flüge) wurden insgesamt 3225 Passagiere und gegen 7 Tonnen Luftfracht befördert. Auf die über Basel geleiteten 18 Flüge entfielen weitere 176 Passagiere.

Pauschalflugreiseverkehr

Dieser ist auch im Jahre 1973 ausgeblieben. Zwar fehlt es nicht an wiederkehrenden Anfragen über die Verbesserungsaussichten auf dem Belpmoos, welche die Wiederaufnahme der Charterflüge ermöglichen würden. Im Vordergrund stehen für schweizerische Ferienreisende nach wie vor Palma de Mallorca sowie Landeorte in Mittelitalien, während ausländische Fluggäste vor allem aus England und Holland sowie Nordeuropa erwartet werden. Charterflüge sind bei dem auf diesem Sektor bekannten Preiskampf aber erst möglich, wenn die eingesetzten Flugzeuge ab Belpmoos ohne Beladungsbeschränkungen den Bestimmungsort direkt erreichen können. Dafür reicht aber die heutige Pistenlänge nicht aus. Zudem zeichnet sich eine deutliche Verlagerung auf grossräumige Flugzeuge ab, welche den Charterflug mit kleineren Maschinen zusehends verdrängen.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr

Dank guter Dienstleistungen für internationale Direktflüge wird Bern vom privaten Touristikverkehr gerne als Transit- oder Ausgangs- respektive Rückkehrflugplatz benützt. Im direkten Verkehr mit ausländischen Flugplätzen sind 1973 gegen 1300 An- und Abflüge gezählt worden.

Für die Geschäftsflüge werden immer häufiger Jet-Flugzeuge eingesetzt. Eine Befragung ergab, dass mindestens 60 ausländische Unternehmen aus geschäftlichen Gründen Bern einmal oder mehrere Male angeflogen haben. Nahezu 40 schweizerische Unternehmungen benützten das Belpmoos für Geschäftsflüge, von denen eine grössere Zahl ebenfalls direkt über die Landesgrenze führte.

Zubringerdienste

Flugzubringerdienste ab Belpmoos sind heute eher selten und beschränken sich auf Taxiflüge nach Orten, die im Linienverkehr nur umständlich oder gar nicht erreicht werden können, sowie auf Fälle besonderer Dringlichkeit. Andererseits beweist die ständige Passagierzunahme beim Autobuszubringerdienst nach Kloten das vorhandene bedeutende Potential an Flugreisenden aus dem Raume Bern, auf welches Fachleute immer wieder hingewiesen haben.

Flugplatzbetrieb

Mit dem stagnierenden Betrieb blieb auch das Personal zahlenmässig stabil. Der vielseitige Einsatz der meisten Angestellten gewährleistet die Weiterführung des Flugplatzbetriebes mit einer kleinen Belegschaft. Gelegentlich entstehen zwar Engpässe, die sich aber nicht nachhaltig auf den Betriebsablauf auswirken. Die Abfertigung der Kursmaschinen, auf welche die Einsatzpläne in erster Linie ausgerichtet werden, verursachten kurzfristige Benachteiligungen anderer Arbeitsbereiche. Dementsprechend wirken sich unvorhergesehene Ausfälle verhältnismässig empfindlich aus auf die durch den Platzbetrieb versehenen Dienste.

Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen

Die in den Wintermonaten bis zum April betriebene hochintensive Anflugbefeuerung wurde im Oktober wieder provisorisch installiert. Bereits aufgrund der in wenigen Monaten gemachten Erfahrungen wird die Nützlichkeit dieser optischen Hilfe für den Schlechtwetteranflug allgemein anerkannt. Mehrere Kurse der DAN-AIR hätten ohne diese zusätzliche Führungshilfe nicht landen können.

Die auf den Belpberg verlegte Flugfunk-Empfangsstation konnte Mitte Mai in Betrieb genommen werden, nachdem verschiedene Verzögerungen in der Installation eingetreten waren. Die Empfangsverhältnisse sind wie erwartet deutlich verbessert worden.

Wegen Einsatzes neuen Flugmaterials, welches die querliegen-

den Bodenwellen nicht verträgt, ist die Ausbesserung der Segelfluggpiste dringend geworden. Das Eidgenössische Luftamt genehmigte den Vorschlag zur Erstellung eines Startstreifens von 30 m Breite parallel zum Gürbekanal. Ein vollständiger Ausbau der Segelfluggpiste kommt allerdings aus finanziellen Gründen noch nicht in Frage; vorläufig können nur die dringendsten Korrekturen vorgenommen werden. Die Motorflug-Rasenpisten wurden nach einem vom Eidgenössischen Luftamt festgelegten Einheitssystem mit leichten Plastikhohlkörpern markiert. Die ersten Erfahrungen lassen noch Zweifel offen über die materielle Tauglichkeit.

Flugpolizei

Der Luftverkehr verlief allgemein geordnet, was in erster Linie auf dem streng geregelten Verkehrsleitdienst beruht. Trotzdem ereignete sich zu Beginn der Flugsaison im Segelflugbetrieb ein schwerer Unfall, bei dem ein Motorsegler der Segelfluggruppe Bern über dem Flugplatz mit einem Schleppzug kollidierte und abstürzte. Dabei kam ein im Motorsegler sitzendes Ehepaar ums Leben. Das beschädigte Schleppflugzeug konnte eine Notlandung durchführen.

Die von der Überwachungsbehörde aus Gründen ungenügender Flugsicherheit verlangte Überprüfung der Platzvolte für zweimotorige Flugzeuge nahm wegen der umfangreichen Erhebungen und durchgeführten Flugerprobungen längere Zeit in Anspruch. Ein Abänderungsvorschlag konnte dem Eidgenössischen Luftamt Mitte September vorgelegt werden. Dieses will nun auch noch die kantonale Fluglärmkommission anhören.

Flugverkehrsleitung, Fluginformation und Wetterdienst

Die aus Gründen der Personalkosten im Sommer 1972 auf 20 Uhr vorverlegte Schliessungszeit musste auch im Berichtsjahr eingehalten werden. Ausnahmegewilligungen für spätere An- oder Abflüge wurden nur in seltenen Fällen erteilt. Für die Flugverkehrsleitung standen ganzjährig 5 Verkehrsleiter und ein Assistent, für den Fluginformationsdienst 3 Assistentinnen und eine Saisonaußhilfe zur Verfügung. Ein technischer Mitarbeiter besorgte den Unterhalt der technischen Anlagen, neuerdings auch der militärischen Empfangs- und Sendeeinrichtungen.

Der Flugsicherungsdienst war Gegenstand eingehender Verhandlungen zwischen den drei Flughäfen Zürich, Genf, Bern und dem Eidgenössischen Luftamt. Die aufgrund einer neuen Gesetzesgrundlage festgelegte Übernahme des Flugsicherungsdienstes durch den Bund konnte aus administrativen Gründen nicht wie erwartet auf 1. Oktober 1973 in Kraft gesetzt werden, sondern erst auf Anfang 1974.

Infolge des zurückgegangenen Linienverkehrs trat die befürchtete Streichung Berns aus dem MOTNE-Netz, dem Verteilersystem für Wettermeldungen, ein. Damit ist die automatische Verbreitung des Berner Wetters an die angeschlossenen europäischen Flughäfen dahingefallen, was für den Direktflugverkehr mit Bern eine unliebsame Benachteiligung bedeutet.

Der durch die Radio-Schweiz mit Radiotelefonie geleitete Flugverkehr hat gegenüber dem Vorjahr erneut zugenommen und über 83 000 Flugbewegungen verzeichnet, was einem Tagesmittel von über 220 bedienten Flugzeugen entspricht. Mit 655 Flugbewegungen war der 22. Mai der verkehrs-

reichste Tag. Der grösste Teil fällt auf den Sichtflugverkehr. Nach Instrumentenflugregeln wurden gegen 5700 An- und Abflüge gezählt, 13,3% mehr als im Vorjahr.

Flugplatzservice

Nach der im März beschlossenen Aufhebung des Luftreisebüros der Alpar in der City West, welches für die administrative Betreuung des Linienverkehrs Bern-London und eines allenfalls weiteren Luftverkehrs geschaffen worden war, erklärten sich die Airtour Suisse und der Verkehrsverein der Stadt Bern bereit, im Hauptbahnhof einen neuen Beziehungsort der Stadt zum Berner Flughafen zu schaffen. Aus luftfahrtvertraglichen Gründen war es allerdings der Airtour Suisse nicht möglich, die Generalvertretung der DAN-AIR zu übernehmen, weshalb diese vorläufig bei der Alpar verbleibt. Die entsprechenden Leistungen werden nun vom Flughafen aus erbracht. Die Trafficabteilung hat sich gut in die Abfertigung des Linienverkehrs eingearbeitet, welcher sich reibungslos abwickelt. Die eher unterdurchschnittlichen Besetzungen der Flugzeuge erleichtern allerdings diese Aufgabe. Auch der Rampdienst ist nun vertraut mit dem Flugmaterial der DAN-AIR und erledigt seine Arbeiten problemlos.

Die Aufrechterhaltung des Zollbüros auf dem Flughafen hat sich als zweckmässig erwiesen, wenn auch die Auslastung in betriebsarmen Zeiten hin und wieder als gering erscheint. Die Kantonspolizei hat beim regelmässigen Luftverkehr neben der Passkontrolle vor allem die konsequent durchgeführte Gepäck- und Personenüberprüfung vorzunehmen. Sie bedient sich unter anderem eines Metalldetektors.

Der Flughafenzubringerdienst mit PTT-Car war wegen der derzeitigen Unwirtschaftlichkeit erneut Gegenstand der Suche nach besseren Lösungen. Schliesslich überwogen die Vorteile des PTT-Dienstes aber doch in einem Masse, dass am bestehenden Zubringerdienst festgehalten werden konnte. Mit zunehmender Auslastung der Fluglinie verbessert sich auch das Verhältnis in der Carbenützung. Ab April konnten durch eine entsprechende Flugplangestaltung mit kurzer Aufenthaltszeit die früher notwendigen unwirtschaftlichen Leerfahrten vermieden werden.

Einen weiteren nicht selbsttragenden Dienst am Kunden bildet die temporär geführte Getränke- und Snackbar im Warteraum der abfliegenden Passagiere. Diese Einrichtung gehört aber zum internationalen Luftverkehr und muss aus grundsätzlichen Erwägungen aufrechterhalten werden.

Feuerwehr- und Rettungsdienst

In 8 Fällen hatte der Rettungsdienst bereitgestellt werden müssen, als Flugzeuge bei starkem Seitenwind landeten. Neunmal wurde die Cerberus-Warnanlage in verschiedenen Gebäuden in Funktion gesetzt, in den meisten Fällen infolge Rauchentwicklungen von Fahrzeugen oder Geräten. Wegen Stromausfalls lief einmal der gesamte Mechanismus der Störungsmeldung in der Cerberusanlage an, was als wirklichkeitsgetreuer Test willkommen war.

Die aus Spargründen auf 4 Einsatzübungen beschränkte Ausbildung der nebenamtlichen Feuerwehr muss als absolutes Minimum angesehen werden und sollte in Zukunft wieder erhöht werden können.

Pistenbereitstellung

Die Schneeräumung erforderte 16 Einsätze, die hauptsächlich in die ersten Monate fielen. Die total zu bearbeitende Schneehöhe betrug 42 cm und die Eisschichten zusammen 14 mm, wofür 650 Liter Enteiserflüssigkeit benötigt wurden. Die nun schon seit etlichen Jahren im Dienst stehenden Geräte bewähren sich ausgezeichnet.

Nebenstehende Bilder:

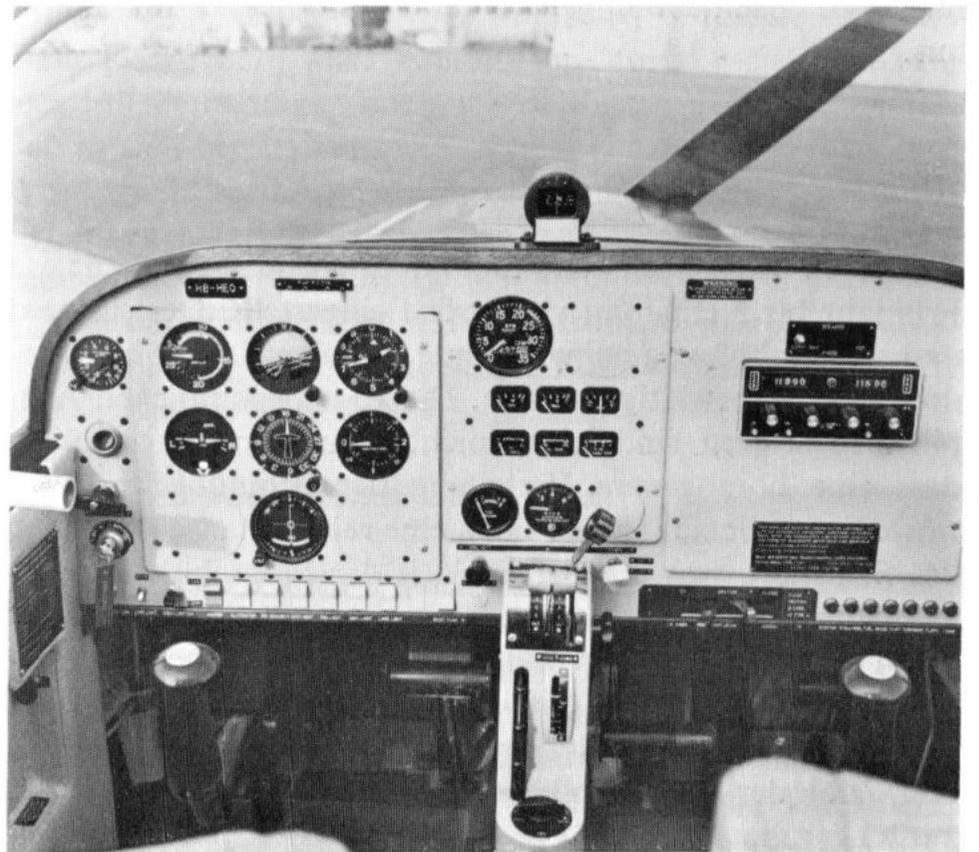
Modernisierung des Schulflugzeugparkes

Links:

Piper Cub L4, Hochdecker, 90 PS,
eingesetzt während nahezu 30 Jahren,
beschafft aus amerikanischen Armeebeständen
nach dem 2. Weltkrieg
2 Sitze hintereinander, einfache Instrumentierung

Rechts:

AS-202 BRAVO, Tiefdecker, 150 PS,
hergestellt in den Flugzeugwerken Altenrhein,
erste Maschine beschafft im August 1973,
zwei weitere in Ablieferung Juni 1974
2 Sitze nebeneinander, dahinter ein dritter Sitzplatz
Verbesserte, umfangreichere Instrumentierung



Flugbetrieb der Alpar

Gegenüber dem Vorjahr ist die Flugstundenproduktion um 20% zurückgegangen. Dafür gibt es mehrere Gründe:

Die Fliegerische Vorschulung umfasste weniger Kurse.

Fehlende längere Schönwetterperioden im Frühjahr spornten weniger zu längeren Flugreisen an, wie dies sonst üblich ist. Mit Ausnahme einer grösseren Flugzeugbeschädigung durch einen Flugschüler verlief der Flugbetrieb in allen Betriebssparten geordnet. Der Anteil eingemieteter Fremdflugzeuge machte weniger als die Hälfte des letzten Jahres aus.

Flugpersonal

Erstmals wurde neben den 3 hauptamtlichen Fluglehrern vom Frühjahr bis Herbst ein vierter fest eingestellt. Der saisonal und wetterabhängig schwankende Schulbetrieb konnte dadurch besser bewältigt werden. Die 10 nebenamtlichen Aushilfsinstruktoren sind leider nicht immer so abkömmlich, dass eine homogenere Verteilung der Schulflüge möglich wäre. Es ergibt sich immer noch eine relativ starke Belastung des Samstags, was mit der Freizeit der Flugschüler zusammenhängt.

Auch auf diesem Sektor beeinträchtigt gelegentlich die kurzfristige Unabkömmlichkeit eine flexible Anpassung an die manchmal spontan ansteigende Nachfrage.

Die Zahl der nebenamtlichen Rundflugpiloten ist auf 11 zurückgegangen.

Flugzeugpark

Endlich ist die seit Jahren als notwendig erkannte Änderung im Flugzeugpark der Alpar eingetreten. Das relativ alte Flugzeug mit Einziehfahrwerk Bonanza HB-EGB ist verkauft und durch ein modernes neues Muster Piper PA-28R Arrow II, Modell 1973, ersetzt worden. Die Flugleistungen und die Bordausrüstung entsprechen zwar nicht ganz dem vorherigen Muster, genügen aber vollauf für die vorgesehenen Verwendungszwecke, unter anderem der Berufspiloten-Ausbildung.

Durch die bei einem vermeidbaren Landeunfall stark beschädigte Piper Cub HB-OUV und mit grösseren Kosten verbundenen Kontrollfälligkeiten zweier weiterer Piper Cub (HB-ELJ, HB-OXP) wurde der Entscheid begünstigt, auf ein Schulflugzeug moderner Konzeption umzustellen. Im August wurde von den Flugzeugwerken Altenrhein der erste AS-202 Bravo HB-HEO fabrikneu erworben und die Option für zwei weitere Maschinen angemeldet. Diese werden voraussichtlich bis Juni 1974 abgeliefert. Die sehr teuren Flugzeuge aus Altenrhein werden im Zusammenhang mit der FVS-Schulung durch den Bund subventioniert. Die Piperflugzeuge werden nach Massgabe der Bedürfnisfrage und der technischen Tauglichkeit abgestossen.

Mit diesen Anpassungen hat die Flugzeugflotte der Alpar wieder stark an Attraktivität gewonnen und ist dadurch auch wieder konkurrenzfähiger geworden.

Gewerbmässige Flüge und Flugzeugvermietung

1973 wurden 14% weniger Rundflüge ausgeführt und 16% weniger Passagiere befördert als im Vorjahr. Der Rückgang betraf vor allem die kurzen Flüge, wogegen die Zahl der Alpenflüge eher zugenommen hat. Der Alpar fehlen hin und wieder Flugzeuge mit mehr als 3 Passagierplätzen, welche jeweils eingemietet werden müssen. An Wochenenden ist die Zuteilung der Flugzeuge für Rundflüge oder zur Vermietung ein besonderes Problem.

Die Standard-Rundflüge verteilten sich zahlenmässig wie folgt:

Stadt	48%
Thunersee und Juraseen	15%
Berner Oberland	16%
Berner Alpen	13%
Matterhorn	8%

Die Nachfrage für Taxiflüge nimmt zu. Die Alpar kann aber mit einmotorigen Flugzeugen nur kürzere Strecken und unter dem Vorbehalt geeigneten Sichtflugwetters übernehmen. Andere Flüge müssen vermittelt werden an entsprechend ausgerüstete Flugunternehmungen.

Flugschule

Die Motorflugschulung erlitt nach einer dreijährigen stetigen Zunahme einen Rückschlag von 23%. Nur im Jahre 1967 war eine ähnliche Abnahme verzeichnet worden, als infolge

übermässiger Prämienbelastung der SUVA die FVS-Schulung abgebaut werden musste. Der Hauptgrund liegt wiederum in einer um 30% kleineren Schülerzahl der FVS-Grundausbildung. Gesamtschweizerisch machte der Rückgang der FVS-Schule allerdings lediglich 3% aus. Die Zuteilung der Schüler erfolgt durch das Zentralsekretariat des AeCS.

Auch die Radio-Schweiz hat der Alpar keine Kandidaten mehr für die Grundausbildung anvertraut, sondern diese Schulung in das Tessin verlegt, wo dafür momentan günstigere Voraussetzungen bestehen. Ausserdem wirkt sich auch zunehmend die Konkurrenz der zweiten Fliegerschule auf dem Platze Bern aus: während im Vorjahr das Verhältnis der Flugbewegungen noch 1:7 zugunsten der Alpar lautete, hat es sich bereits auf 1:2,5 verschoben.

Von den 75 in individueller Ausbildung stehenden Schülern schlossen 30 mit dem Brevet für Privatpiloten ab. 6 Flugzeugführer absolvierten eine Berufspilotenprüfung und 3 erwarben die Spezialbewilligung für Instrumentenflug. Die Blindflugausbildung erfolgte wiederum in Zusammenarbeit mit der Genfer Schule «Les Ailes».

An Kursen sind durchgeführt worden:

- 10 Kurse Fliegerische Vorschulung FVS, 55 Schüler
- 2 Kurse Weiterbildung Navigation FVS, 10 Schüler
- 2 Theoriekurse für Privatpiloten, 60 Teilnehmer
- 1 Theoriekurs für Berufspiloten, 10 Teilnehmer
- 1 Theoriekurs für Instrumentenflug, 12 Teilnehmer
- 1 Theoriekurs Navigation für PP-Piloten, 14 Teilnehmer
- 6 Theoriekurse Migros-Klubschule, 70 Teilnehmer

Bilanz per 31. Dezember 1973

	<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>
Kassa	27 988.96	Kreditoren	140 269.05
Postcheck	54 567.26	Nicht eingelöste RF-Gutscheine	172 470.—
Banken	28 977.53	Vorausbezahlte Mieten	105 000.—
Wertschriften, kurzfristig	54 075.—	Personalfürsorge	138 236.55
Debitoren	212 067.50	Darlehen	90 020.—
Verrechnungssteuer	12 051.68	Hypotheken	163 823.50
Betriebsbeiträge	442 241.19	Aktienkapital	565 000.—
Vorräte	60 940.55	Gewinnvortrag Flugbetrieb	14 880.65
Transitorische Aktiven	29 804.35	Erneuerungsfonds Flugsicherung	85 000.—
Liegenschaften	521 206.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	70 000.—
Einrichtungen	17 804.—	Erneuerungsfonds Wintergeräte	60 000.—
Flugzeuge	97 798.—	Rückstellungen Flugplatzbetrieb	161 500.—
Fahrzeuge	6 024.—	Rückstellungen Flugbetrieb	40 104.—
Wertschriften Erneuerungsfonds	113 000.—	Delkretere	10 478.82
Wertschriften Fürsorgeeinrichtung	138 236.55		
	<u>1 816 782.57</u>		<u>1 816 782.57</u>

Barkautionen Fliegerschule	78 158.90
Versicherungswert Anlagen	2 171 400.—

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1973

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Aufwand	1 529 951.55	
	Ertrag		478 472.70
	Durch Kanton und Stadt Bern zu deckender Aufwandüberschuss		1 051 478.85
Flugbetrieb	Aufwand	854 745.35	
	Ertrag		865 116.17
	Betriebsgewinn pro 1973	10 370.82	
		<u>2 395 067.72</u>	<u>2 395 067.72</u>

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle der Alpar AG, Bern, haben wir auftragsgemäss die am 31. Dezember 1973 abgeschlossene Jahresrechnung und Bilanz geprüft.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Flugbetriebes schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 10 370.82 ab. Die Rechnung des Flugplatzbetriebes ist nach Berücksichtigung der ordentlichen Betriebsbeiträge des Kantons und der Gemeinde Bern von je Fr. 525 739.40 ausgeglichen. Die Bilanz weist beidseitig Fr. 1 816 782.57 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 Kontrollarbeit beantragen wir der Generalversammlung der Alpar AG, die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz zu genehmigen und der vorgeschlagenen Verwendung des Einnahmenüberschusses zuzustimmen sowie den Verwaltungsorganen, unter Verdankung der geleisteten Dienste, Entlastung zu erteilen.

Bern, 25. März 1974

Die Kontrollstelle:
sig. Brignoni sig. Brönnimann

Verwaltung

Die 25. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1972 wurde unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Kurt Meier, am 29. Juni 1973 im Flugplatzrestaurant Belpmoos durchgeführt. Sie war von 41 Aktionären besucht, welche 4730 eigene und vertretene Aktien vereinigten (83,7% des Aktienkapitals). Die Versammlung genehmigte den Jahresbericht einstimmig und stimmte den Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle zu.

Aus dem Verwaltungsrat traten auf eigenes Gesuch hin aus, die Herren Fritz Anderegg und Marc Wirz, denen ihre langjährige Mitarbeit und der besondere Einsatz für die Alpar verdankt wurden. Als Ersatz für Herrn Anderegg wurde Herr Daniel Zürcher, stellvertretender Vorsteher des kantonalen Verkehrsamtes, neu in den Verwaltungsrat gewählt. Herr Wirz wurde vorläufig nicht ersetzt. Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt.

Anschliessend an die Geschäftsverhandlungen hielt Herr Adolf Gehrig, Abteilungsdirektor der Swissair, ein interessantes und ansprechendes Referat über die Entwicklungstendenzen im Luftverkehr, in welchem er unter anderem empfahl, die bevorstehenden strukturellen Veränderungen und Einflüsse aufmerksam zu verfolgen.

Die meisten Versammlungsteilnehmer folgten der Einladung zu einem Rundflug mit Flugzeugen der Alpar.

Finanzielles

Der Geschäftsverkehr erreichte mit 2,78 Millionen Franken praktisch die gleiche Höhe wie im Vorjahr.

In der Abteilung Flugplatzbetrieb entsprach das ursprüngliche Budget nicht der eingetretenen Verkehrsentwicklung auf der Fluglinie Bern-London. Die kleinere Frequenz und die Aufhebung des Air Terminals auf Ende September erforderten eine Überarbeitung des Voranschlages mitten im Betriebsjahr. Durch sofort eingeleitete zusätzliche Sparmassnahmen konnte die Betriebsrechnung im vorgesehenen Rahmen gehalten werden.

In der Abteilung Flugbetrieb haben sich bei einer geringeren Produktion die erhöhten Flugtarife ausgleichend ausgewirkt. Der ausgewiesene Reingewinn von nur rund Fr. 10 000.— verlangt aber eine weitere sorgfältige Kalkulation in diesem Betriebszweig. Bei der allgemein angespannten Wirtschaftslage ist der Flugbetrieb besonders anfällig auf Marktschwankungen. Glücklicherweise hat sich die in einer betriebsarmen Saison eingetretene Ölkrise nicht nachhaltig auf das Betriebsergebnis auszuwirken vermocht.

In den Personalkosten wurden wie üblich die bei der kantonalen Verwaltung festgelegten Anpassungen an die Teuerung vorgenommen. Der Personalbestand betrug im Berichtsjahr 26 Personen, wovon vier nur halbtags beschäftigt werden.

Ausblick

Der bernische Luftverkehr ist solange auf den Flugplatz im Belpmoos angewiesen, als für einen Regionalflughafen Bern kein anderer geeigneter Standort gewählt wird. Die Preisgabe des Belpmooses ohne genügenden Ersatz würde eine Lücke reissen und Auswirkungen auf weiteste Kreise der schweizerischen Luftfahrt nach sich ziehen. Auch wenn Bern in einem zukünftigen Flughafenkonzept nicht mehr die bisherige Rolle zugedacht werden sollte, so muss doch seiner Stellung als Bundesstadt und seiner allgemeinen Lage Rechnung getragen werden.

Flugplatzfragen sind zu einem Politikum ersten Ranges geworden. Von den Angriffen der Gegner sind heute nicht nur Flughäfen betroffen, sondern auch kleinere Flugfelder. Der Widerspruch zwischen der Tatsache, dass sich die Luftfahrt zu einem allgemein anerkannten Verkehrsträger entwickelt hat, und der mangelnden Bereitschaft, für diesen Verkehr die notwendigen Betriebsanlagen zu schaffen, wird immer ausgeprägter. Es ist selbstverständlich, dass über gewisse Distanzen und für bestimmte Zwecke das Luftfahrzeug benützt wird, aber die Immissionen des Luftverkehrs will keiner mehr tragen.

Die Befürworter eines Berner Regionalflughafens haben den Argumenten der Gegner lediglich mit nüchternen sachlichen Beurteilungen entgegenzutreten. Bei der gegenwärtig äusserst angespannten Finanzlage sind die Voraussetzungen für die baldige Verwirklichung einer geeigneten Flughafenanlage aber denkbar ungünstig. Die Gefahr ist gross, dass unter diesen Umständen nicht mehr korrigierbare Entscheidungen von grosser Tragweite getroffen werden.

Die Weiterführung des Betriebes auf dem Flughafen Belpmoos ist deshalb sorgfältig zu überprüfen. Der Verwaltungsrat hatte bereits im Dezember 1972 beschlossen, eine unabhängige Expertengruppe für die Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen einzusetzen. Sie wird, ausgehend vom heutigen Betriebszustand, die technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten und Konsequenzen für einen Zeitraum von weiteren 10 Jahren beurteilen.

Wenn heute schon feststeht, dass der für die bernische Wirtschaft bedeutende Verkehr mit Transportflugzeugen ohne geeignete Massnahmen ständig an Substanz verliert, müssen dringend Varianten aufgezeigt werden, die aus diesem Zustand herausführen. Mit einer blossen Liquidierung einzelner Teile des im Gesamten zu beurteilenden Luftverkehrs wird das Problem nicht gelöst. Noch sind die Aussichten für den Aufbau eines für die Region Bern wichtigen eigenen Luftverkehrs positiv. Die DAN-ATR zeigt sich für das dritte Betriebsjahr auf der regelmässigen Flugverbindung Bern-London optimistisch. Es liegt an Bern, diese Bestrebungen durch eine Verbesserung der Operationsmöglichkeiten zu unterstützen.

Bern, 22. April 1974

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



K. Meier

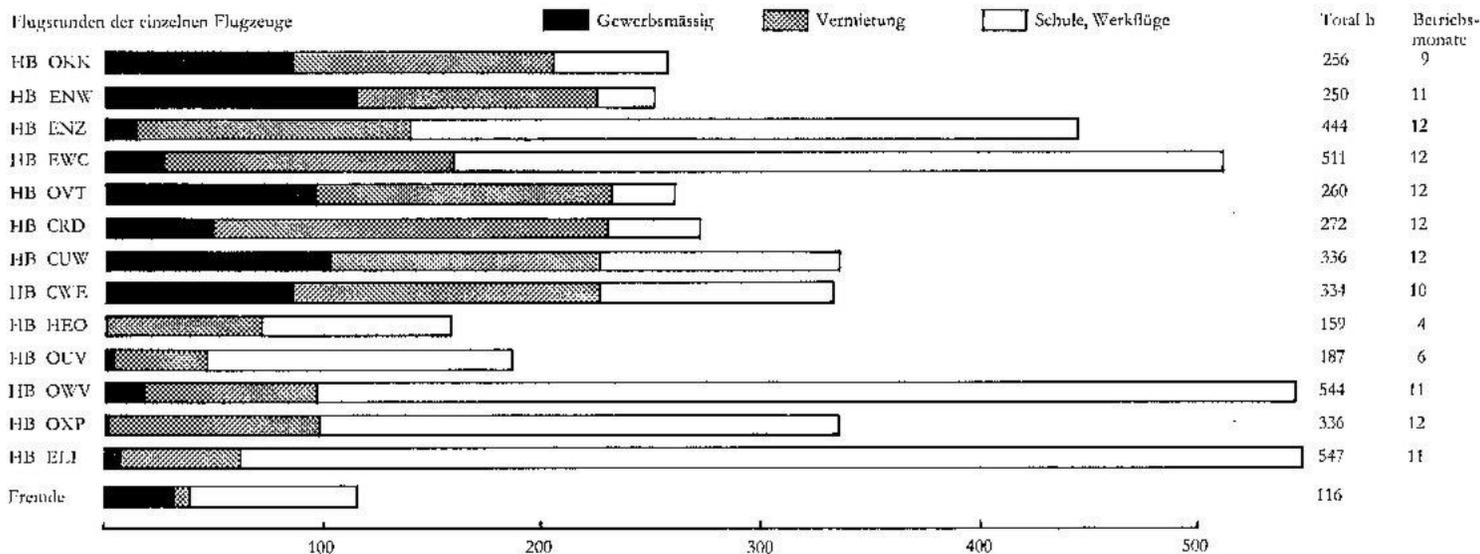


H. Pfändler

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1973

	Flugstunden		Flüge		Gewerbsmässige Passagiere	
	1973	1972	1973	1972	1973	1972
1. Gewerbsmässige Flüge						
a) Rundflüge	521	493	849	991	2331	2786
b) Taxiflüge	65	34	104	11	244	27
c) Fotoflüge und diverse	54	79	56	58	73	88
2. Schulflüge	2475	3201	18 410	22 726		
3. Flugzeugvermietung	1416	1796	3 008	4 620		
4. Werkflüge	21	38	70	119		
Total Motorflug	4552	5641	22 497	29 205	2648	2901

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge



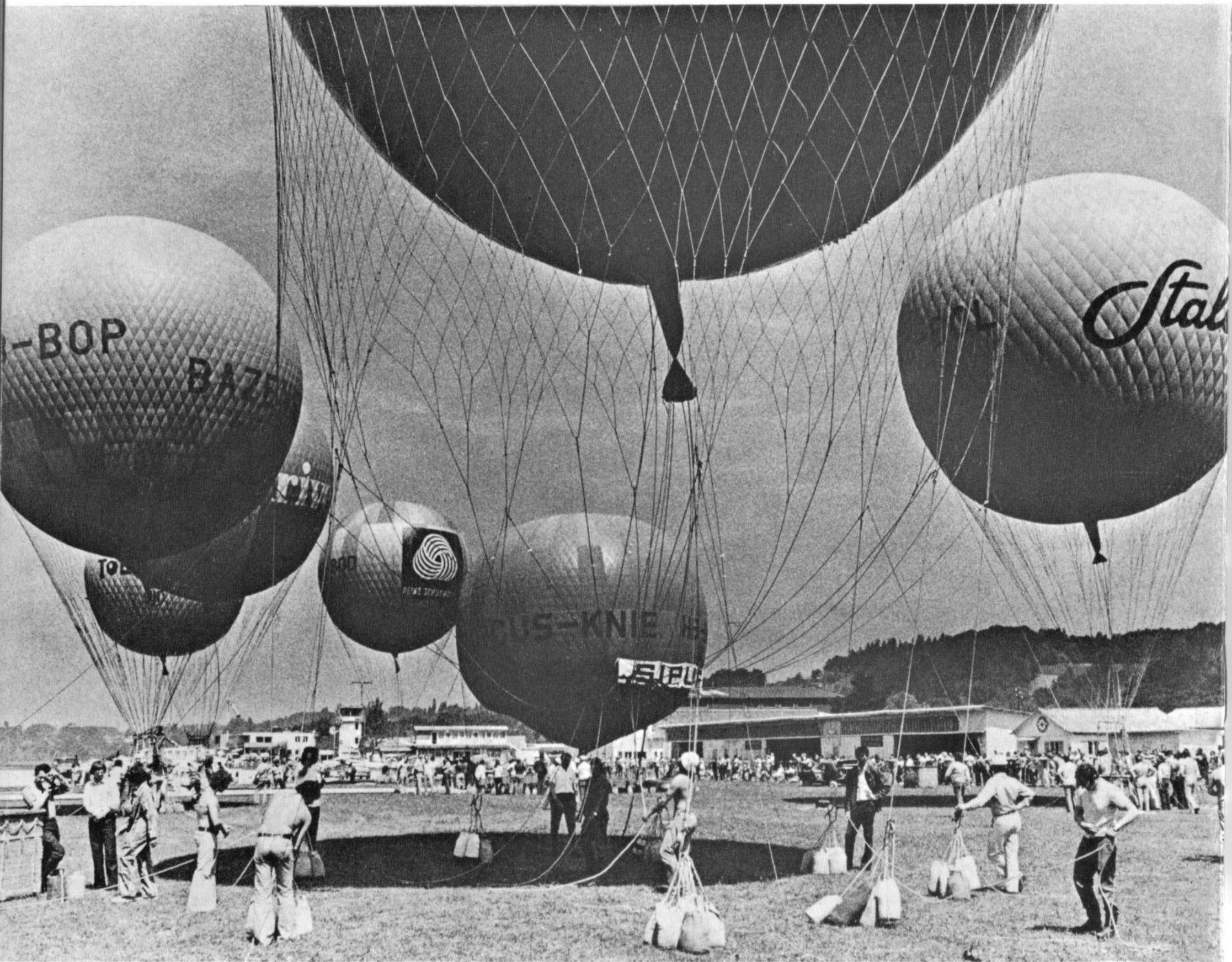
Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1973

<i>Flugzeug</i>	<i>Immatr.</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor</i>	<i>Radio</i>	<i>Verwendung</i>
Arrow II	HB-OKK	1973	4	Lycoming 200 PS	F K V	S V G
Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	Lycoming 200 PS	F K V	S V G
Musketeer Sport III	HB-ENZ	1966	4	Lycoming 150 PS	F V	S V G
Musketeer Sport III	HB-EWC	1967	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-CUW	1970	4	Continental 145 PS	F K V	S V G
Cessna 172	HB-CWE	1972	4	Lycoming 150 PS	F K V	S V G
AS-202 Bravo	HB-HEO	1973	3	Lycoming 150 PS	F V	S V G
Piper Cub J-3	HB-OUV	unbekannt 1970*	2	Continental 90 PS	F	S V G
Piper Cub J-3	HB-OWV	1944 1966*	2	Continental 90 PS	F	S V G
Piper Cub J-3	HB-OMP	unbekannt 1968*	2	Continental 90 PS	F	S V G
Piper Cub J-3	HB-ELI	1944 1966*	2	Continental 90 PS	F	S V G

F Funk (Radiotelefonie)
 K Radiokompass
 V VOR

S Schulung
 V Vermietung
 G Gewerbmässig

* Totalrevision



Erste Ballon-Wettfahrt um den Preis von Bern, 16. Juni 1973