

Alpar

Jahresbericht 1974



**Flughafen Bern Verkehrsansweis 1974**

(Neue Darstellung ab Jahresbericht 1973)

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	<i>1974</i>	<i>1973</i>	<i>1974</i>	<i>1973</i>	<i>1974</i>	<i>1973</i>
<b>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</b>						
1. Linienverkehr	274	312	4 575	3 225	11 086	6 730
2. Pauschal-Flugreiseverkehr Bedarfsverkehr:	0	0	0	0		
*3. Rundflüge	1 938	2 158	2 743	2 997		
*4. Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 408	1 587	1 604	1 291	15 965	53 580
<b>B. Nicht gewerbsmässiger Luftverkehr</b>						
*5. Luftamtflüge	3 302	5 178	618	445		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 410	1 348	33	93		
*7. Privatflugwesen	25 623	25 127	20 095	14 930		
*8. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	1 037	4 727	257	5 341		16
*9. Motorflugschulung	57 400	52 248	1 387	1 758		
10. Segelflugschulung	3 020	2 772				
11. Segelflugtraining	3 524	3 382				
<b>Gesamter Luftverkehr</b>	<b>99 936</b>	<b>98 869</b>	<b>31 312</b>	<b>30 080</b>	<b>26 879</b>	<b>60 326</b>
davon: gewerbsmässig	4 620	4 057	8 822	7 513	26 879	60 310
nicht gewerbsmässig	95 316	94 812	22 390	22 567	0	16

\* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

# Alpar Jahresbericht 1974

Titelseite:

Das Werbeluftschiff «Europa» von Goodyear war vom  
29. Mai bis 1. Juni auf dem Belpmoos stationiert.

Alle Fotos im Jahresbericht durch Alpar

Druck: Verbandsdruckerei AG Bern

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
46. Jahresbericht

## Organe 1974

### *Verwaltungsrat*

- Präsident: vakant (bis 14. Juni 1974 Dir. K. Meier)  
1. Vizepräsident: \* H. Huber, Regierungsrat, Bern  
2. Vizepräsident: \* Dr. G. Schürch, Gemeinderat, Bern  
Mitglieder: \* Dr. M. Frölicher, Direktor, Bern  
\* E. Hegner, Direktor, Bern  
\* J. Sprenger, Ingenieur, Bern  
Prof. W. Furrer, Bern  
A. Hebeisen, Gemeinderat, Thun  
Dr. P. Legler, Direktor, Bern  
P. Müller, Wirtschaftssekretär, Bern  
K. Reif, Fürsprecher, Bern  
Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär, Bern  
D. Zürcher, Sekretär, Bern
- \* Mitglieder des Ausschusses

### *Kontrollstelle*

- Mitglieder: F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern  
ein Vertreter der Kant. Finanzkontrolle,  
Bern  
Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt des Stadtbuch-  
halters, Bern

### *Direktion*

- Direktor: H. Pfändler, Bern

## Einleitung

Im Jahre 1974 traten im Berner Luftverkehr keine strukturellen Veränderungen ein. Der Flugsicherungsdienst wurde aufgrund einer neuen gesetzlichen Regelung neu geordnet und nun voll vom Bund übernommen, der allerdings als Gegenleistung einen wesentlichen Teil der Landegebühren beansprucht.

Die englische Fluggesellschaft DAN-AIR konnte bei 12% weniger Flügen gegenüber dem Vorjahr ihre Passagierleistung um über 40% steigern und erzielte damit eine um 60% höhere Auslastung der Flugkurse. Der Gesamtverkehr hat um 1% zugenommen. Positive Veränderungen weisen vor allem die Flugschulung und die nicht regelmässigen gewerbmässigen Flüge auf, während unter anderem die Luftamtflüge um nahezu 2000 Bewegungen zurückgingen. Auch die Helikopterschulung weist gegenüber dem Vorjahr geringere Bewegungszahlen auf.

Die von der Alpar zur Abklärung des weiteren Flughafenbetriebes im Belpmoos eingesetzte Expertengruppe hat ihre Arbeiten auf den erwarteten Termin noch nicht abschliessen können. Sie soll Entscheidungsgrundlagen liefern für die Beurteilung der nächsten rund zehn Jahre.

Verschiedene offizielle Persönlichkeiten trafen mit Luftfahrzeugen im Belpmoos ein: am 27. Mai der polnische General Siwicki, am 1. September der schwedische Aussenminister Andersson und am 11. Dezember der saudiarabische Ölminister Jamani.

Die Flugzeugausstellung wurde auf Wunsch der Flugzeugvertreter wegen der angespannten Wirtschaftslage nicht durchgeführt. An ihrer Stelle organisierten einzelne Unternehmen der Luftfahrzeugindustrie direkte Werbeaktionen auf dem Flughafen Bern, unter anderem auch die Philips-Werke mit Geräten aus der Flugelektronik.



Bild links: Botschafter Jolles mit Minister Jamani bei der Ankunft im Belpmoos

Bild rechts: Bundesrat Graber begrüsst den schwedischen Aussenminister Andersson



## Luftverkehr Bern-Belpmoos

### Linienerkehr

Die in den ersten zwei Jahren gemachten Erfahrungen veranlassten die DAN-AIR zu verschiedenen Massnahmen für die weitere Verbesserung der im Juni 1972 aufgenommenen direkten Flugverbindung zwischen Bern und London. Die im Winter 1973/74 vorgenommene Reduktion auf zwei wöchentliche Kurse hat sich als ungeeignet erwiesen, weil der Bedienungswert der Fluglinie dadurch auf einen kritischen Punkt abgesunken war. Die im Sommerflugplan geführten 3 Kurse pro Woche wurden deshalb in der folgenden Winter-saison 1974/75 beibehalten und zudem eine Stabilisierung der Flugzeiten angestrebt. Mit Rücksicht auf die durch den Flugplatz Bern auferlegten einschränkenden Bedingungen wurde als Kompromiss für den Anflug von Bern die Mit-tagszeit gewählt, obwohl ein Flug gegen Abend für die Rei-senden vorteilhafter gewesen wäre. Einerseits besteht in den Nachmittagsstunden die beste Chance für genügende Wet-terminima, und am Mittag hat die Tagestemperatur noch nicht den höchsten Wert erreicht. Beide Elemente sind aber wesentliche Voraussetzungen für den Instrumentenanflug bei Schlechtwetter und für die Berechnung des Abfluggewichtes, d. h. die allfällige Zuladungsbeschränkung.

Die DAN-AIR hat sich bemüht, den Verkauf vor allem in England zu fördern und erzielte einen merklichen Erfolg, während in der Schweiz die Zuwachsrates nach einer an-fänglich guten Entwicklung vorübergehend etwas verflachte.

In der zweiten Jahreshälfte zeichnete sich eine deutliche Ver-besserung der Kursauslastung ab, welche den optimistischen Erwartungen der englischen Fluggesellschaft Recht gab. Mit der Aufnahme von Gruppenreisen englischer Touristen in die Region Bern (Stadt und Oberland) sowie von Gruppen-Weekendreisen bernischer Touristen nach London erfuhr die vorerst hauptsächlich auf den Individualverkehr ausgerich-tete Londoner Linie eine erfreuliche zusätzliche Belegung. Es ist den unermüdlichen Anstrengungen der DAN-AIR, zu-sammen mit der Airtour Suisse, sowie den Verkehrsvereinen der Stadt Bern und des Berner Oberlandes zu verdanken, dass die DAN-AIR heute eine wichtige Stellung im Berner Luft-verkehr einnimmt.

Die Fluglinie Bern-London verkehrte nach folgenden Flug-plänen:

Flugplanperioden von bis	Winter 1. Jan. 31. März	Sommer 1. April 25. Okt.	Winter 28. Okt. 31. Dez.
Flugtage	2 Di Fr	3 Mo Mi Fr	3 Mo Mi Fr
London-Gatwick ab	09.25*	12.00	09.10*
Bern-Belpmoos an	12.50	14.25	12.30
Bern-Belpmoos ab	13.20	14.55	13.00
London-Gatwick an	14.45*	17.20	14.20*

\* Winterflugplan = englische Ortszeit GMT

Von den geplanten 290 Flügen zwischen London und Bern sind 288 durchgeführt worden. Davon wurden 14 via Basel umgeleitet, 10 infolge ungenügenden Wetterverhältnissen in Bern und 4 wegen technischen Ausfalles des Anflug-Funkfeuers auf dem Schüpberg. Nur 1 Hin- und Rückflug ist aus technischen Gründen ausgefallen. An drei Flugtagen wurde die Linie durch Ersatzflugzeuge der British Island Airways BIA mit Dart-Herald bedient. Einmal musste das Danair-Flugzeug für den Rückflug zufolge hoher Auslastung eine Zwischenlandung in Basel zum Nachtanken einschalten. Auf dem in Bern abgewickelten Verkehr (274 Flüge) sind insgesamt 4575 Passagiere und über 11 Tonnen Fracht befördert worden. Auf den über Basel geleiteten 14 Flügen waren es 262 Passagiere.



### *Pauschalflugreiseverkehr*

Solange auf dem Belpmoos keine genügende Flugpiste zur Verfügung steht, hat dieser für den Tourismus an Bedeutung immer noch zunehmende Sektor im Luftverkehr keine Chancen, die Region Bern direkt zu bedienen. Das gilt sowohl für die Ausländer, welche für die Wahl ihres touristischen Zieltes, vorab dem Berner Oberland, einen zusätzlichen Anreiz finden, als auch für Reisende aus der Region Bern, welche ihre Ferien im Ausland verbringen.

### *Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr*

Bern ist wiederum rege vom geschäftlichen und privaten Touristikverkehr für internationale Direktflüge benützt worden. Es wurden insgesamt gegen 1500 An- und Abflüge verzeichnet, bei denen direkte Flüge zwischen Bern und Flugplätzen von 17 verschiedenen Staaten erfolgten, vorab in Deutschland, Frankreich, England, Italien und Österreich, aber auch in Irland, Finnland, Ungarn und Algerien. Bei den häufiger eingesetzten Jet-Geschäftsflugzeugen werden auch die neuesten Muster angetroffen, die mit erheblich leiseren Triebwerken ausgerüstet sind. Zu den wiederkehrenden Flugplatzbenützern gehören einige ausländische Unternehmungen, welche ihre Geschäftsbeziehungen mit der engeren Region Bern aufrechterhalten, weil sie im Belpmoos mit ihren Firmenflugzeugen landen können. Diesem Verkehrszweig kommt grosse wirtschaftliche Bedeutung zu.

← Emmentaler Textilien für England

## Flugplatzbetrieb

Die Organisation der Abteilung Flugplatzbetrieb ist primär auf die Aufnahme und Bedienung des gewerbsmässigen Luftverkehrs ausgerichtet. Dieser ist angewiesen auf eine für die Durchführung von Allwetterflügen geeignete Verkehrsleitung, einen rasch einsetzbaren Feuerwehr- und Rettungsdienst, einen vielseitigen Unterhaltsservice, unter anderem auch für Schneeräumung und Pistenenteisung, eine Abfertigungsorganisation, die kurzfristig umfangreiche Leistungen auf dem Flugsteig und in der Passagierbetreuung zu erbringen vermag, sowie den behördlichen und administrativen Apparat zur Kontrolle und Überwachung des inländischen und internationalen Flugbetriebes. Eine Reihe von Leistungen werden durch beauftragte Drittunternehmen erbracht. Die Erfüllung der umfangreichen Aufgaben ist Voraussetzung für die ordnungsgemässe Führung des Flughafens der Bundesstadt, zu welcher die Alpar aufgrund der Konzessionsbestimmungen verpflichtet ist.

Die Priorität kommt dem Linienverkehr zu. Die bei der Flugabfertigung auftretenden Spitzenbelastungen können nur durch Beizug von teilzeitlich angestellten Aushilfskräften bewältigt werden, die zahlenmässig kleinen Einsatzgruppen reichen dazu nicht aus.

Der Einsatz von Kleinflugzeugen für die Flugschulung, das Training von Privatpiloten und den kommerziellen Rundflugbetrieb ist dagegen grundsätzlich nicht auf diese umfassende Betriebsorganisation angewiesen, profitiert aber von der für diese Flugkategorie gut eingerichteten Flugplatzanlage.

Bei dem zurzeit wenig ändernden Verkehrsumfang und der gleichbleibenden Verkehrsstruktur bleibt auch der Personalbestand relativ stabil. Die gut eingespielte Betriebsorganisation und Dienstbereitschaft des Einzelnen trägt wesentlich zu einem reibungslosen Dienstbetrieb bei. Infolge Erreichens der Altersgrenze ist der seit 1946 bei der Alpar als Pilot, Fluglehrer und Flugpolizeibeamte eingesetzte Albert Wegelin Ende April 1974 aus dem Dienst geschieden.

## *Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen*

Im Frühjahr ist ein Teil der Segelfluggpiste fertig planiert worden und konnte bereits ab Mitte Mai benützt werden. In enger Zusammenarbeit mit der Alpar haben Mitglieder der Segelflugggruppe die umfangreichen Ausbesserungen durchgeführt. In einer zweiten Etappe ist nun noch der nördliche Drittel dieser Piste zu sanieren, wo ausgeprägte Bodenunebenheiten die Flugsicherheit beeinträchtigen.

Für die Verbesserung der Anflugverhältnisse bei schlechtem Wetter ist im Winterhalbjahr wiederum die provisorische hochintensive Lichterkette am nördlichen Ende der Hartbelagpiste aufgestellt worden. Die nun schon umfangreichen Erfahrungen bestätigen die Wichtigkeit dieser optischen Landehilfe. Wenn auch in geringerem Masse als im Winter, besteht ein Bedürfnis für diese Lichterkette auch während der Sommermonate, wenn gelegentlich schlechte Sichtverhältnisse herrschen, so dass ein definitiver Einbau in naher Zukunft erfolgen muss.

Dringende Renovationsarbeiten erforderten die Fassade des Bürogebäudes im grossen Hangar (Baujahr 1937) und die Behebung von Bauschäden infolge Mangelkonstruktion an der den Wettereinflüssen stark ausgesetzten Fensterfront der Abflughalle.

Der Anschluss des Flugplatzes an die regionale ARA Belp ist leider noch nicht abschliessend projektiert.

#### *Flugplatzservice*

Die Alpar betreut neben den grundsätzlichen Obliegenheiten als Flugplatzhalterin auch die Abfertigung des Luftverkehrs. Diese Arbeiten bringen erwünschte Mehreinnahmen und vermöchten bei einem grösseren Verkehrsumfang die Betriebsrechnung wesentlich zu verbessern. Die Alpar funktionierte auch weiterhin als Generalvertreter der DAN-AIR, weil sich inzwischen noch keine geeignetere Möglichkeit abzeichnete. Die enge Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbüro der Stadt Bern und der Airtour Suisse hat sich bewährt und auf die Entwicklung der Fluglinie Bern-London positiv ausgewirkt. Die in der zweiten Jahreshälfte merklich angestiegene Passagierfrequenz ergab vor allem für die Trafficabteilung eine spürbare Mehrbelastung. Besondere Entschlüsse und rasche Handlungsweise erforderten jeweils die gelegentlichen Umleitungen von Kursflugzeugen über Basel, wo sich die Balair in der Flugabfertigung sehr kooperativ zeigte. Die Grenzformalitäten wurden wie bisher durch den hauptamtlich auf dem Flughafen stationierten Zollbeamten und den für die Linienpassagiere delegierten Beamten der Kan-

tonspolizei von Belp erledigt. Der Zubringerdienst zwischen der Stadt und dem Flugplatz wurde im Auftrage der Alpar ausschliesslich für die Flugkurse der DAN-AIR in bewährter Weise von der PTT besorgt.

Ein von Flugreisenden immer häufiger beanstandeter Mangel ist das Fehlen einer Einkaufsmöglichkeit für zollfreie Waren, wie dies in den «Duty-free shops» auf den internationalen Flughäfen, auch Zürich, Genf und Basel, seit langem eine nicht mehr wegzudenkende Einrichtung ist. Es ist sehr zu hoffen, dass die zuständige Bundesbehörde diese Rechte auch dem Flughafen Bern einräumen wird.

Der Feuerwehr- und Rettungsdienst wie auch die Winterpistenreinigung wurden nur wenig beansprucht. Trotzdem müssen die Geräte auch für schwere Einsätze ständig in Bereitschaft und das Personal auf einem genügenden Trainingsstand gehalten werden.

#### *Flugpolizei*

Der Luftverkehr verlief ohne grössere Betriebsstörungen. Nach einem ausgedehnten Vernehmlassungsverfahren wurde die mit dem Eidg. Luftamt neu festgelegte Platzvolte für zweimotorige Flugzeuge eingeführt. Obwohl dadurch sowohl flugsicherheitsmässig als auch den Lärm betreffend eine Verbesserung herbeigeführt werden konnte und kein Mehrverkehr mit Flugzeugen dieser Kategorie eintrat, nahmen Flugplatzgegner diese Neuerung zum Anlass, die Einstellung solcher Voltenflüge zu verlangen. Dieser Forderung konnte nicht entsprochen werden.

Das Luftamt nahm auf dem Belpmoos zahlreiche Lärm-messungen vor und traf auch Abklärungen im Hinblick auf die für den Herbst 1975 geplanten Modellkunstflug-Weltmeisterschaften in Bern. Die kantonale Fluglärmkommission befasste sich mit der Überprüfung des Lärmanhanges zum Betriebsreglement. Die Flugpolizei hatte für an dieser Frage interessierte Kreise verschiedentlich zeitaufwendige Erhebungen und Statistikauszüge zu bearbeiten.

#### *Flugverkehrsleitung, Fluginformation, Wetterdienst*

Später als ursprünglich vorgesehen, ist am 1. Januar 1974 die Neuregelung des Flugsicherungsdienstes in Kraft getreten. An der praktischen Durchführung änderte sich allerdings nichts, weil diese Dienstleistung weiterhin der darauf spezialisierten Radio-Schweiz AG übertragen bleibt. Dem Flughafen ist in bestimmten Grenzen das Mitspracherecht erhalten geblieben, besonders was die technischen Einrichtungen anbetrifft.

Die vor mehr als einem Jahr vorverlegte Schliessungszeit auf 20.00 Uhr wurde beibehalten, weil der limitierte Personalbestand eine Rückkehr zu den früheren Betriebszeiten nicht erlaubte.

Nach Inbetriebnahme der neuen Empfangsstation für den Flugsprechfunk auf dem Belpberg wurden auch die alten Sendeanlagen in Märchligen überholt. Beide sind nun mit einheitlichen Fernsteuerungs- und Rückmeldeeinrichtungen ausgerüstet. Zudem erfolgte eine Integration der militärischen Frequenzen in die zivile Anlage mit einheitlicher Wartung durch die Radio-Schweiz.

Der Anteil des vom Kontrollturm aus mit Radiotelephonie geleiteten Flugverkehrs ist weiter angestiegen und umfasst gegen 90% der Flugbewegungen. Als verkehrsreichster Tag wurde der 14. August mit 902 radiogeleiteten Bewegungen registriert. Neben dem eigentlichen Flugplatzverkehr hat der Flugsicherungsdienst auch den transitierenden Verkehr zu bedienen von Flugzeugen, welche die Kontrollzone Bern durchfliegen, ohne im Belpmoos zu landen.

Bild nebenstehend:

Im Flugzeugpark der Alpar befinden sich zwei moderne Reiseflugzeuge mit Einziehfahrwerk und Verstellpropeller:

links: Piper PA-28 R-200 Arrow II HB-OKK

rechts: Cessna F-177 RG Cardinal HB-CED

## Flugbetrieb der Alpar

Die Flugstundenproduktion hat sich von dem im Vorjahr eingetretenen 20%igen Rückgang nicht erholt. Mit rund 4600 Stunden (1972 waren es über 5600) liegt das Ergebnis nur 1% besser als 1973.

Der Flugbetrieb verlief glücklicherweise unfallfrei und ohne nennenswerte Beschädigungen.

Die Verteilung auf die einzelnen Betriebssparten ergab folgende Abstufungen:

- 51,9% Schulflüge (FVS allein 20%)
- 34,1% Flugzeugvermietung
- 13,5% Gewerbsmässige Flüge (Rundflüge 10%)
- 0,5% Unproduktive Flüge, Werkflüge

Eine detaillierte Zusammenstellung über die Flugleistungen ist auf Seite 16 ersichtlich.



### *Flugpersonal*

Die ausgesprochene Wetterabhängigkeit der Leichtfliegerei verursacht unausgeglichene Belastungen des Flugbetriebes. Neben der saisonalen Schwankung ergeben sich kurzfristig Spitzenbelastungen und verkehrsarme Perioden von einzelnen oder mehreren Tagen. Die dadurch entstehenden Probleme im Einsatz der haupt- und nebenamtlichen Piloten können nicht immer befriedigend gelöst werden. Vom Frühjahr bis Herbst ist erneut ein vierter hauptamtlicher Saisonfluglehrer angestellt worden. Die Zahl der aktiven nebenamtlichen Fluglehrer ist auf 6 zurückgegangen; einige von ihnen haben ihren Einsatz steigern können. Die Zahl der 11 nebenamtlichen Rundflugpiloten blieb unverändert.

Die Besatzungskosten werden primär vom Einsatzumfang der hauptamtlichen Piloten bestimmt und sind infolge der ständigen Lohnerhöhungen in den letzten Jahren bedeutend angestiegen.

### *Flugzeugpark*

Die im letzten Jahr eingeleitete Neustrukturierung des Flugzeugparkes ist einen Schritt weitergeführt worden. Im Vordergrund stand die Erneuerung der Schulflugzeuge. Es wurden im Juni zwei weitere fabrikneue AS-202 Bravo in Betrieb genommen. Der Ankauf dieser beiden Maschinen ist dank der hauptsächlichlichen Verwendung in der fliegerischen Vorschulung wiederum durch einen Bundesbeitrag erleichtert worden. Eine vollständige eigene Finanzierung wäre wegen des hohen Beschaffungspreises, der höher liegt als für ein gut

ausgerüstetes Reiseflugzeug, nicht möglich gewesen. Am Jahresende wurde der Bundesbeitrag für die Bestellung eines vierten Bravo zugesichert. Dieses neue schweizerische Schulflugzeug aus den Flugzeugwerken Altenrhein hat sich bisher bestens bewährt.

Auf der mit Einziehfahrwerk versehenen Piper Arrow II (Bonanza-Ersatz) ist eine nicht erwartete hohe Zahl von 400 Flugstunden erzielt worden. Dieses Resultat hat den Entscheid beeinflusst, das älteste Cessna-Modell 172 HB-CRD mit Baujahr 1957 durch ein anspruchsvolleres Muster mit Einziehfahrwerk und Verstellpropeller abzulösen, die Cessna 177 Cardinal HB-CED. Die Beschaffung ist im Dezember zustande gekommen.

### *Gewerbsmässige Flüge*

Die erste Jahreshälfte liess ein gutes Rundflugergebnis erwarten. Aber die für diesen Betriebszweig wichtigen Herbstmonate waren besonders für die Alpenflüge durch ausgesprochen ungeeignetes Wetter beeinträchtigt, so dass die Anzahl der Flüge und transportierten Passagiere nicht einmal die niedrigen Zahlen des Vorjahres erreichte. Die Verteilung der Standard-Rundflüge hat sich zugunsten der kürzeren Flüge verschoben:

51%	Stadt
18%	Thunersee und Juraseen
16%	Berner Oberland
9%	Berner Alpen
6%	Matterhorn

Vermehrter Nachfrage begegnen Rundflüge mit Zwischenlandungen im Wallis, Greyerz usw.

Durch die Aufnahme von zwei in Bern stationierten zweimotorigen, allwettertauglichen Geschäftsflugzeugen in die Betriebsorganisation der Alpar können nach längerem Unterbruch auch wieder Taxiflüge angeboten werden. Trotz der regen Nachfrage kommen aber wegen der relativ hohen Flugkosten in dieser Kategorie nur wenige Flüge zur Durchführung.

### *Flugschule*

Die Motorflugschulung hat nach dem letztjährigen ausserordentlich hohen Rückgang von beinahe einem Viertel erneut um 4% abgenommen. Zwar verzeichnete die FVS-Schulung zwei Kurse mehr als im Vorjahr, die Flugstundenzahl ist aber wegen der verminderten Ausbildung von Privatpiloten trotzdem zurückgegangen.

Für die individuell geführte private Schulung tritt gelegentlich ein Engpass an verfügbaren Schulflugzeugen ein, wenn den auf zwei Wochen terminierten FVS-Kursen die Priorität eingeräumt werden muss, was besonders bei wetterbedingten Kursverzögerungen im Frühjahr und Herbst der Fall ist. Der zunehmende Konkurrenzinfluss der zweiten Fliegerschule auf dem Platze Bern beeinträchtigt zudem die Schultätigkeit der Alpar.

Die Radio-Schweiz hat die fliegerische Grundausbildung ihrer Flugverkehrsleiter-Anwärter wiederum einer Schule im Tessin anvertraut, obwohl gerade Bern mit seiner vielseitigen Verkehrsstruktur in besonderem Masse günstige Voraus-

setzungen für diese berufliche Einführung in den praktischen Flugbetrieb bietet. Die in bewährter Zusammenarbeit mit der bedeutenden Genfer Schule «Les Ailes» durchgeführte Berufspiloten- und Blindflugausbildung findet zunehmendes Interesse.

Von den 84 in individueller Ausbildung stehenden Flugschülern sind brevetiert worden:

21 Privatpiloten, 6 Berufspiloten und 3 Piloten mit Spezialbewilligung für Instrumentenflug.

An Kursen wurden durchgeführt:

- 12 Kurse Fliegerische Vorschulung FVS, 58 Schüler
- 2 Kurse Weiterbildung Navigation FVS, 15 Schüler
- 2 Theoriekurse für Privatpiloten, 51 Teilnehmer
- 1 Theoriekurs für Berufspiloten, 9 Teilnehmer
- 1 Theoriekurs für Instrumentenanflug, 5 Teilnehmer
- 5 Theoriekurse Migros-Klubschule, 54 Teilnehmer

### *Flugzeugvermietung*

Der empfindliche Rückgang von 21% im Vorjahr ist mit einer 11%igen Zunahme wenigstens teilweise aufgefangen worden. Auch in der Vermietung hat sich das ungünstige Herbstwetter negativ ausgewirkt. Der Kundenkreis umfasst nahezu 500 Piloten, welche bezüglich Überwachung und Befriedigung ihrer Wünsche gelegentlich Probleme aufwerfen. Neben den vierplätzigigen Reisemaschinen erfreuen sich auch die neuen dreisitzigen Schulflugzeuge Bravo einer ausgesprochenen Nachfrage in der Vermietung an brevetierte Flugzeugführer.

**Bilanz per 31. Dezember 1974**

	<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>
Kassa	24 032.26	Kreditoren	355 743.25
Postcheck	156 513.06	Nicht eingelöste RF-Gutscheine	161 905.—
Banken	286 302.77	Vorausbezahlte Mieten	90 000.—
Wertschriften, kurzfristig	54 075.—	Personalfürsorge	138 810.95
Debitoren	252 292.31	Darlehen	89 020.—
Verrechnungssteuer	10 194.29	Hypotheken	154 472.—
Betriebsbeiträge	349 395.93	Transitorische Passiven	15 195.75
Vorräte	67 506.25	Aktienkapital	565 000.—
Transitorische Aktiven	64 673.75	Gewinnvortrag Flugbetrieb	4 637.50
Liegenschaften	473 956.—	Technischer Reservefonds	85 000.—
Einrichtungen	17 304.—	Erneuerungsfonds Abfertigungsgeräte	70 000.—
Flugzeuge	85 859.—	Erneuerungsfonds Wintergeräte	60 000.—
Fahrzeuge	4 025.—	Rückstellungen Flugplatzbetrieb	213 575.30
Wertschriften Erneuerungsfonds	60 000.—	Rückstellungen Flugbetrieb	31 102.—
Wertschriften Personalfürsorge	138 810.95	Delkredere	10 478.82
	<hr/>		<hr/>
	2 044 940.57		2 044 940.57

Barkautionen Fliegerschule	72 399.50
Versicherungswert Anlagen	2 171 400.—

### Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1974

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Aufwand	1 574 935.84	
	Ertrag		650 639.91
	Durch Kanton Bern zu deckender Anteil		
	Aufwandüberschuss		462 147.96
	Durch Stadt Bern zu deckender Anteil		
	Aufwandüberschuss		462 147.97
Flugbetrieb	Aufwand	1 001 898.75	
	Ertrag		991 655.60
	Aufwandüberschuss pro 1974		10 243.15
		<u>2 576 834.59</u>	<u>2 576 834.59</u>

### Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1974 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

- die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung mit einem Verlustsaldo von Fr. 10 243,15 zu genehmigen.

Bern, 6. Mai 1975

Die Kontrollstelle:  
sig. Brignoni sig. Brönnimann

## Verwaltung

Die 26. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1973 wurde unter Vorsitz des Präsidenten, Herr Kurt Meier, am 14. Juni 1974 im Flugplatzrestaurant auf dem Belpmoos durchgeführt. Sie war von 43 Aktionären besucht, welche 4609 eigene und vertretene Aktien vereinigten (81,6% des Aktienkapitals). Die Versammlung genehmigte den Jahresbericht und die Jahresrechnung einstimmig und folgte auch den Anträgen des Verwaltungsrates sowie der Kontrollstelle.

In dreijährigem Wahlturnus war der gesamte Verwaltungsrat neu zu bestellen. Herr Kurt Meier, Direktor der Kantonalbank Bern, trat nach 6 Jahren, von denen er 5 Jahre das Präsidium geführt hatte, unter Entgegennahme des Dankes für die geleisteten Dienste zurück. Mit ihm verliess auch Herr Charles Parisod den Rat, dem er als Vertreter des Berner Aero Clubs während 10 Jahren angehört hatte. Er wurde ersetzt durch Herrn Jürg Sprenger, derzeitiger Präsident des BAEc. Für den Ende August aus beruflichen Gründen ausgeschiedenen Fürsprecher H. Lauri wurde sein Nachfolger bei der städtischen Finanzdirektion, Fürsprecher Konrad Reif, als neues Verwaltungsratsmitglied gewählt. Die verbleibenden Mitglieder wurden gesamthaft für eine weitere Amtsdauer bestätigt. Da bis zur Generalversammlung kein Nachfolger für das Präsidium gefunden werden konnte, reduzierte sich der Verwaltungsrat um einen Sitz auf 12 Mitglieder. Die Kontrollstelle ist in der bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt worden. In der Diskussion wurde von seiten einiger Aktionäre zu aktuellen Problemen verkehrspolitischer und betriebstechnischer Natur das Wort

ergriffen. Der Einladung zu einem Rundflug mit Flugzeugen der Alpar wurde von einem grossen Teil der Versammlungsteilnehmer Folge geleistet.

## Finanzielles

Der Geschäftsverkehr lag mit 2,78 Millionen Franken gleich hoch wie in den beiden vorangehenden Jahren. Die Personalkosten machen allein 1,02 Millionen oder nahezu 37% aus, was den ausgeprägten Charakter eines Dienstleistungsbetriebes unterstreicht. Mit einem praktisch unveränderten Bestand von 21 voll- und 5 teilzeitlich Angestellten erhielt das Personal die bei der kantonalen Verwaltung gewährte Teuerungsanpassung von 10% des Grundlohnes.

Die Abteilung Flugplatzbetrieb vermochte ihre Betriebsrechnung durch zusätzliche Einsparungen innerhalb des Budgetrahmens zu halten, obwohl wegen der weiterschrittenen Teuerung einige unerwartete Mehrbelastungen eingetreten waren.

Bei der Abteilung Flugbetrieb sind die Flugzeugunterhaltskosten erheblich teurer geworden, was nur noch durch Herabsetzung der Prämien mit einer günstigeren Kaskoversicherung ausgeglichen werden konnte. Zudem wurde die erwartete Flugstundenproduktion in der Flugzeugvermietung und im Rundflugbetrieb nicht erreicht. Der ständig angestiegene Flugbenzinpreis wurde in laufenden Anpassungen an die Kunden überwältigt, wie dies übrigens auch im Luftverkehr durch Tarifzuschläge ausgeglichen worden ist.

## Ausblick

Die Aussichten auf eine baldige Lösung des bernischen Flugplatzproblems sind ungewisser denn je. Die Angriffe der Gegner haben sich in den letzten Jahren verstärkt, ohne dass die befürwortenden Kreise vermehrt in Erscheinung getreten wären.

Unter dem Eindruck des stetigen Ungenügens für einen wirtschaftlich vertretbaren Flugbetrieb im Belpmoos und des Ausbleibens entscheidender Schritte zur Verbesserung des autonomen bernischen Luftverkehrs ist zunehmende Opposition verständlich. Oft wird dabei eine sachliche Diskussion durch Verzerrung von Zusammenhängen und Unkenntnis von Tatsachen erschwert.

Die gleichzeitige Aktivierung des Fluglärmproblems hat eine zusätzliche Verschärfung der Situation herbeigeführt. Gewisse Kreise möchten den Betrieb des Flughafens Bern-Belp durch Entzug der finanziellen Mittel verunmöglichen. Die Initianten scheinen dabei zu übersehen, dass sie mit ihrem Vorgehen in erster Linie den wirtschaftlich wichtigeren Luftverkehr und nicht die wegen ihrer Lärmbelastung vorgeschobene Privatluftfahrt und Flugausbildung treffen würden. Die Region Bern, zu welcher die in einem bestimmten Umkreis liegenden Agglomerationen, auch in den Kantonen Freiburg, Neuenburg und Solothurn, sowie das vor allem touristisch interessierte Berner Oberland zu zählen sind, bildet einen Raum, welcher nach international anerkannter Auffassung eine autonome Luftverkehrsbedienung rechtfertigt. In den umliegenden Ländern, besonders in Deutschland und Frankreich, wird der systematische Ausbau des regionalen Flugplatznetzes seit Jahren gefördert.

Noch zeichnen sich keine realistischen Flugzeugentwicklungen und Operationsverfahren ab, welche ein langfristiges Verbleiben im Belpmoos rechtfertigen könnten. Die Verlegung des Flughafens an einen geeigneten Standort war bis heute trotz wiederholter Anstrengungen nicht möglich. Indessen wurden aber auch die im Belpmoos noch vorhandenen Verbesserungsmöglichkeiten nicht ausgenützt, was sich jetzt nachteilig auswirkt. Es ist dringend nötig, dass für die Bundesstadt aus eidgenössischer Sicht, für die Region aus wirtschaftlichen Überlegungen, für die Stadt und das Oberland besonders auch vom Tourismus her die Konsequenzen eines Zersetzungsprozesses in der bernischen Flugplatzfrage überdacht und Entschlüsse herbeigeführt werden, die der zukünftigen Entwicklung Rechnung tragen. Das Belpmoos bildet die Brücke zu einer langfristigen Lösung, welche nicht unbedacht vorzeitig abgebrochen werden darf!

Bern, 24. April 1975

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,  
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der 1. Vizepräsident:

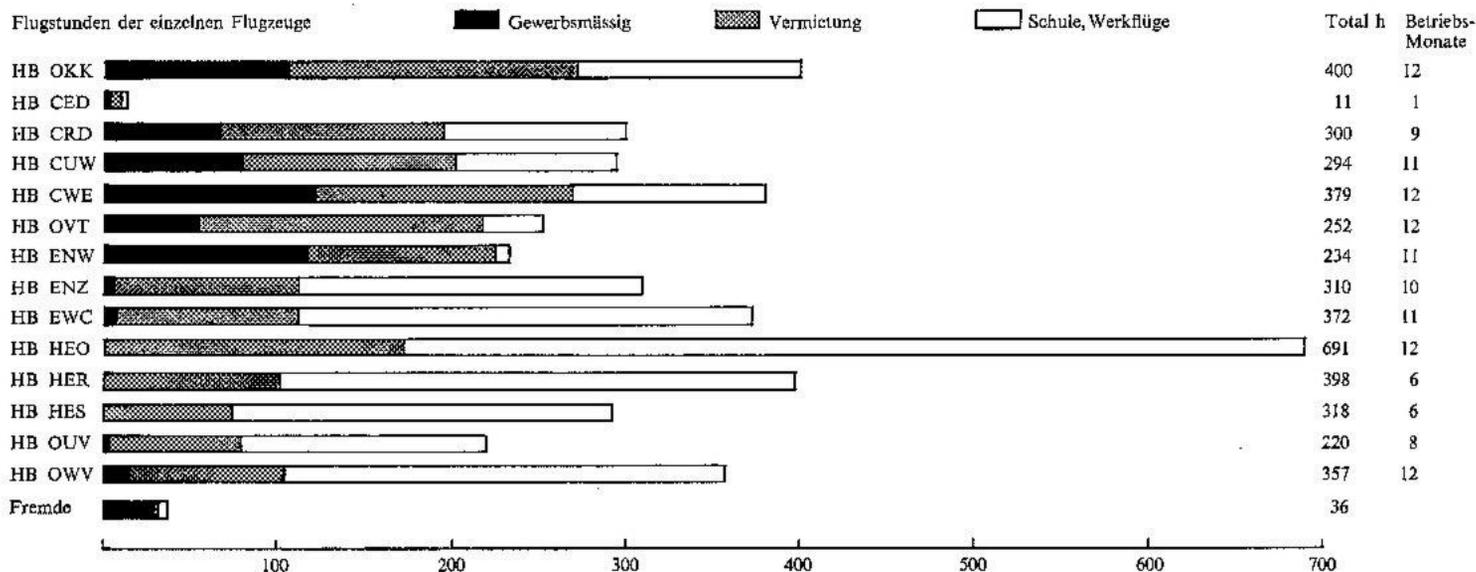
Der Direktor:

H. Huber

H. Pfändler

## Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistungen 1974

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1974	1973	1974	1973	1974	1973
1. Gewerbsmässige Flüge						
a) Rundflüge	494	521	833	849	2315	2331
b) Taxiflüge	48	65	38	104	153	244
c) Fotoflüge	74	54	59	56		
2. Schulflüge	2388	2475	18 010	18 410		
3. Flugzeugvermietung	1568	1416	3 120	3 008		
4. Werkflüge	24	21	82	70		
<b>Total Motorflug</b>	<b>4596</b>	<b>4552</b>	<b>22 142</b>	<b>22 497</b>	<b>2468</b>	<b>2575</b>



### Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1974

<i>Flugzeug</i>	<i>Immatr.</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor</i>	<i>Radio</i>	<i>Verwendung</i>
Piper Arrow II	HB-OKK	1973	4	200 PS	F K V	S V G
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200 PS	F K V	S V G
Cessna 172	HB-CUW	1970	4	145 PS	F K V	S V G
Cessna 172	HB-CWE	1972	4	150 PS	F K V	S V G
Piper Cherokee 180	HB-OVT	1963	4	180 PS	F K V	S V G
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200 PS	F K V	S V G
Beech Musketeer Sport III	HB-ENZ	1966	4	150 PS	F V	S V G
Beech Musketeer Sport III	HB-EWC	1967	4	150 PS	F	S V G
AS 202 Bravo	HB-HEO	1973	3	150 PS	F V	S V
AS 202 Bravo	HB-HER	1974	3	150 PS	F V	S V
AS 202 Bravo	HB-HES	1974	3	150 PS	F V	S V
Piper Cub J-3	HB-OUV	unbekannt 1970*	2	90 PS	F	S V
Piper Cub J-3	HB-OWV	1944 1966*	2	90 PS	F	S V

F Funk (Radiotelefonie)  
 K Radiokompass  
 V VOR

S Schulung  
 V Vermietung  
 G Gewerbsmässig

\* Flugzeug total revidiert



Seltene Besucher im Belpmoos:  
oben: zwei Grosshelikopter der US Army aus Deutschland

unten: ATL 98 Carvair der British Air Ferries transportiert  
Helikopter der Heliswiss von Bern nach Afrika