

**Flughafen Bern Verkehrsausweis 1975**

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	<i>1975</i>	<i>1974</i>	<i>1975</i>	<i>1974</i>	<i>1975</i>	<i>1974</i>
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	496	274	12 787	4 575	13 210	11 086
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	0	0	0	0		
3. Bedarfsverkehr						
- Rundflüge	2 504	1 938	3 489	2 743		
- Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	1 380	2 408	1 322	1 604	6 757	15 965
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Luftamtflüge	4 670	3 302	728	618		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 204	1 410	59	33		
*7. Privatflugwesen	24 763	25 623	21 481	20 095		
*8. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	1 113	1 037	248	257		
*9. Motorflugschulung	55 757	57 400	2 592	1 387		
10. Segelflugschulung	2 566	3 020				
11. Segelflugtraining	3 072	3 524				
<b>Gesamter Luftverkehr</b>	<b>97 525</b>	<b>99 936</b>	<b>42 706</b>	<b>31 312</b>	<b>19 967</b>	<b>27 051</b>
<i>davon:</i>						
<i>gewerbsmässig</i>	4 380	4 620	17 598	8 922	19 967	27 051
<i>nicht gewerbsmässig</i>	93 145	95 316	25 108	22 390	0	0

\* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

# Alpar Jahresbericht 1975

Titelseite:

Die Fahnen von 27 Nationen aus aller Welt flatterten während einer Woche im Belpmoos an der Weltmeisterschaft im Modell-Kunstflug

Alle Fotos im Jahresbericht durch Alpar

Druck: Verbandsdruckerei AG Bern

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
47. Jahresbericht

## Organe 1975

### *Verwaltungsrat*

- Präsident: vakant
1. Vizepräsident: \* H. Huber, Regierungsrat, Bern
2. Vizepräsident: \* Dr. G. Schürch, Nationalrat, 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, Beauftragter für Wirtschaftsfragen, Bern
- K. Reif, Fürsprecher, Bern
- Prof. Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär, Bern
- D. Zürcher, Vorsteher, Bern
- \* Mitglieder des Ausschusses

### *Kontrollstelle*

- Mitglieder: F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern
- K. Brönnimann, Vorsteher Kantonale Finanzkontrolle, Bern
- Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt des Stadtbuchhalters, Bern

### *Direktion*

- Direktor: H. Pfändler, Bern

## Einleitung

Der Gesamtverkehr ist zurückgegangen. Bei insgesamt 97 525 Flugbewegungen beträgt der Rückgang rund 2,5%. Für die Abnahme waren vor allem die Privatflüge und der Segelfluggetrieb ausschlaggebend, während der Linienverkehr 80% Zunahme, die Rundflüge und die Luftamtflüge positive Tendenzen aufweisen.

Ende Mai legte die Expertengruppe Kunz den vom Verwaltungsrat in Auftrag gegebenen Bericht über die Zukunft des Flughafenbetriebes im Belpmoos für die nächsten 10 Jahre vor. Befürworter wie Gegner warteten gleichermassen ungeduldig auf diese Arbeit, die nach dem vorläufigen Verzicht auf die weitere Projektierung eines Flughafens im Seeland notwendig geworden war. Der Bericht wurde am 10. Juli der Presse vorgestellt. Die Kommission kam zum Schluss, dass der Weiterbetrieb des Belpmooses zu empfehlen sei bis zur Inbetriebnahme eines bernischen Kontinentalflughafens. Obwohl – wie bereits früher erkannt – ein Grossausbau im Belpmoos nicht vertretbar und ohnehin nur beschränkt möglich erscheint, werden gewisse Anpassungen der Infrastruktur, vor allem eine Pistenverlängerung, als Voraussetzung erachtet für eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit dieser Verkehrsanlage. Es wird im Bericht auch festgehalten, dass das Interesse ebenso beim Bund wie bei den bisherigen Partnern Kanton und Stadt liege, was eine entsprechende Kostenbeteiligung rechtfertige.

Die kantonale Fluglärmkommission schloss ihre ausgedehnten Verhandlungen im Herbst mit einem Vorschlag zur

Änderung des Anhangs V über die Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung ab. Er brachte eine Anzahl neuer einschneidender Bestimmungen, die sich zudem stufenweise weiter verschärfen werden. Wie zu erwarten war, konnten sich die extremsten Lärmgegner, zu denen vor allem Kreise aus Muri und Kehrsatz gehören, der gemeinsam erarbeiteten Lösung nicht unterziehen; sie versuchen, den vom Eidgenössischen Luftamt genehmigten Anhang V erneut zu Fall zu bringen.

An besonderen Veranstaltungen sind zu erwähnen die zweite bernische Freiballonfahrt vom 24. Mai, an welcher 9 Equipen teilnahmen, vor allem aber sodann die Modell-Kunstflug-Weltmeisterschaft vom 8.–14. September, welche von 78 Konkurrenten aus 27 Nationen besucht war. Der Luftverkehr musste deswegen während einer Woche weitgehend stillgelegt werden. Trotz zeitweise stürmischen Wetters war der Meisterschaft ein guter Erfolg beschieden; sie lockte etwa 40 000 Zuschauer ins Belpmoos.

Am 16. September hat sich der neu gegründete Verein «Pro Belpmoos» der Presse vorgestellt. Er sieht sich als Gegengewicht zu den Flugplatzgegnern und bezweckt die Erhaltung des Flugplatzes Belpmoos im Rahmen seiner heutigen Zweckbestimmung. Ein erfreulich rasches Ansteigen der Mitgliederzahl darf als Zeichen gewertet werden, dass es doch auch eine ansehnliche Zahl von Befürwortern der bernischen Luftfahrt gibt.

In finanzieller Beziehung geriet die Alpar wegen der erneuten Verwerfung des Voranschlages der Stadt Bern in ernsthafte Schwierigkeiten. Dem Flugplatzbetrieb wurden Budgetkürzungen auferlegt, die kaum mehr vertretbare Massnahmen erzwangen wie Streichung aller Abschreibungen,

rigoroser Abbau von Unterhaltsarbeiten bis zur Unterschreitung der Werterhaltungsgrenzen. Eine Fortführung dieser Politik müsste sich innert kurzer Frist für den weiteren Betrieb des Flugplatzes verhängnisvoll auswirken.

Bild vom 10. Juli:

Infolge gefährlichen Hochwasserstandes der Gürbe wurden die Rasenpisten durch Grundwasseraufstoss teilweise überflutet



## Luftverkehr Bern-Belpmoos

### Linienvkehr

Der englischen Fluggesellschaft DAN-AIR ist nach 2 Jahren der erwartete Durchbruch auf der regelmässigen Flugverbindung zwischen Bern und London gelungen. Nach der bereits im Sommer 1974 sprunghaft angestiegenen Sitzauslastung sind alle Leistungen des Vorjahres überboten worden. Verschiedene Gründe haben zu diesem Erfolg beigetragen: Durch eine Modifikation an den Flugmotoren wurden die Abflugleistungen verbessert, wodurch die vorher bei heissem Wetter empfindlichen Zuladungsbeschränkungen erheblich vermindert werden konnten. Durch intensivierete Werbekampagnen hat der Gruppenreiseverkehr in beiden Richtungen, vor allem aber von englischen Touristen nach Bern, erfreulich zugenommen. Daneben wächst aber auch der Individualverkehr stetig weiter. Diese Entwicklung bewog die DAN-AIR, in der Sommerflugplanperiode die Linie während 5 Monaten auf tägliche Flüge auszudehnen. Das Passagieraufkommen hat sich gegenüber dem Vorjahr bei nicht ganz doppelt so vielen Flügen beinahe verdreifacht. Ohne die risikofreudige Zuversicht der DAN-AIR wäre dieser Erfolg wahrscheinlich nicht eingetreten. Dazu beigetragen haben aber auch von bernischer Seite die Verkehrsvereine der Stadt Bern und des Berner Oberlandes sowie die Airtour Suisse. Von den englischen Reiseagenturen steht Swiss Travel London im Vordergrund, deren Angebot sich hauptsächlich auf das Berner Oberland ausrichtet. Die direkte Überführung der englischen

Reisegruppen zwischen dem Belpmoos und Interlaken mit Autocars hat der Londoner Linie zusätzliche Attraktivität verliehen.

Der Flugplan 1975 umfasste folgende Linienvflüge:

Flugplanperiode und Flugtage (Ortszeiten)	London- Gatwick ab	Bern- Belpmoos an ab	London- Gatwick an
<i>Winter</i>			
1. Jan.–15. März			
Di Fr	09.10 <sup>1</sup>	12.30 13.00	14.20 <sup>1</sup>
<i>Sommer</i>			
17. März–25. Okt.			
Mo Di <sup>2</sup> Mi Do <sup>2</sup> Fr	10.10	12.30 13.00	15.20
Sa <sup>2</sup> So <sup>2</sup>	15.10	17.30 18.00	20.20
<i>Winter</i>			
27. Okt.–31. Dez.			
Mo Mi Fr	10.10 <sup>1</sup>	13.30 14.00	15.20 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Englische Ortszeit im Winterflugplan = GMT.

<sup>2</sup> Di 13. Mai–30. Sept., Do 17. April–25. Sept., Sa 12. April bis 18. Okt., So 13. April–19. Okt.

Von 522 geplanten Flügen zwischen London und Bern sind 516 durchgeführt worden. Die 6 Ausfälle waren technisch bedingt. 496 Flüge konnten nach Flugplan über Bern abge-

wickelt werden, was einer Regelmässigkeit von 96% entspricht. An 9 Flugtagen musste Basel angefliegen werden, allerdings nur zweimal im Januar wegen zu schlechtem Wetter in Bern, in den anderen Fällen wegen der ungenügenden Pistenlänge in Bern für das als Ersatz eingesetzte Jet-Flugzeug BAC-111. Am 17. Dezember musste sogar nach Zürich ausgewichen werden, weil die ungenügenden Wetterminima weder in Bern noch in Basel eine Landung zuließen. Zu den im Belpmoos ankommenden oder abfliegenden 12 787 Passagieren sind noch 586 über Basel und Zürich transportierte Fluggäste zu zählen, womit der gesamte Verkehr der Fluglinie Bern-London auf über 13 000 angestiegen ist. Die beförderte Luftfracht erreichte etwas über 13 Tonnen.

Der Versuch der Basler Unternehmung Air Sea Service, mit einer zehnpfätzigen Maschine Islander eine Fluglinie Bern-Paris einzurichten, wurde nicht realisiert, weil die Voraussetzungen offensichtlich nicht attraktiv genug erschienen. Unterdessen sind die Verhandlungen mit der französischen Regionalgesellschaft Air Alsace erfolgversprechend weitergeführt worden, die sich für das gleiche Vorhaben interessierte.

#### *Pauschalflugreiseverkehr*

Diese für den Tourismus bedeutende Luftverkehrssparte hat im Belpmoos solange keine Chance, als die Pistenverlängerung und die damit mögliche Aufnahme von Flugzeugen der Grössenordnung bis 100 Plätze ausbleibt. Ein ansehnlicher Teil der Berner-Oberland-Gäste reist heute immer noch über den Flughafen Basel ein. Solange sie dies tun, ist grundsätzlich

nichts dagegen einzuwenden. Mit einer unmittelbareren Flugerschliessung könnte aber dem Entscheid für die Wahl des Zielgebietes ein nicht zu unterschätzender Impuls verliehen werden, und auch der Pauschalflugreiseverkehr aus der Region Bern ins Ausland dürfte eine überraschende Entwicklung erfahren.

#### *Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr*

Direktflüge zwischen Bern und ausländischen Flugplätzen im privaten und geschäftlichen Touristikverkehr haben weiter zugenommen. Während sich die internationalen Geschäftsflüge in der Regel auf die engere Region Bern beziehen, weisen die Privatflüge eine etwas grössere Streuung auf. Piloten von unliegenden Flugplätzen wählen das Belpmoos wegen der Zollabfertigung und weiteren bevorzugten Dienstleistungen gerne als Aus- und Einreiseplatz für ihre Auslandsflüge.

Insgesamt sind 1550 An- und Abflüge mit 2665 Passagieren verzeichnet worden, welche Bern mit einer Vielzahl von Flugplätzen in 16 Staaten direkt verbanden, an erster Stelle Deutschland, Frankreich, Österreich, Italien, Grossbritannien, aber auch entferntere wie Griechenland, Algerien und Iran.

Unter den ausländischen Geschäftsflugzeugen finden sich mehrere regelmässige Besucher, die wegen eigenen Niederlassungen in der Region Bern oder Geschäftsbeziehungen mit ansässigen Schweizer Unternehmungen das Belpmoos schätzen.

## **Flugplatzbetrieb**

Bei gleichbleibender Verkehrsstruktur sind in der Organisation des Flugplatzbetriebes keine Änderungen eingetreten. Zwar erforderte der vermehrte Linienverkehr den Zuzug weiterer Aushilfen in der Traffic-Gruppe und beansprucht temporär besondere Dienstleistungen von Angestellten, die nicht primär in der Flugabfertigung beschäftigt sind. Das Personal hat sich mit gutem Einsatzwillen bemüht, die durch die Budgetkürzungen entstandenen Engpässe zu meistern. Auch der gut eingespielte Apparat mit einer Reihe von beauftragten Drittunternehmen hat sich weiterhin bewährt.

## *Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen*

Die im Vorjahr begonnene Planierung der Segelfluggpiste ist zu Ende geführt worden und erlaubt ab Jahresmitte einen ungestörten Flugbetrieb. Die gefährlich gewordenen Bodenwellen sind nun in einem Pistenstreifen von  $550 \times 30$  m eliminiert worden. Eine gewisse Beunruhigung bilden lokale Senkungen in der Hartbelagpiste, die ihre Ursache offensichtlich in den besonderen Grundwasserhältnissen des Belpmooses haben. Die sichere Durchführung des Flugbetriebes ist indessen noch in keiner Weise beeinträchtigt. Bei der im August vorerst versuchsweise eingeführten Vorzugs-Pistenrichtung 14 machte sich an betriebsreichen Flugtagen der Nachteil einer ungenügenden Rollstrasse Richtung Nordwesten bemerkbar, welche vorteilhafterweise in Hartbelag erstellt werden sollte.

Die hochintensive Lichterkette im nördlichen Anflug auf die Hartbelagpiste ist Ende September wiederum nur provisorisch aufgestellt worden. Mit dem neuen Pächter wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach bei Bedarf ein definitiver Einbau durchgeführt werden kann unter Abgeltung der für seine Bewirtschaftung entstehenden nachteiligen Auswirkungen. Im Herbst ist die ARA Belp in Betrieb genommen worden; der Flugplatz ist jedoch immer noch nicht anschlussbereit. Die Projektierung liegt bei den beteiligten Gemeindebehörden Belp und Bern.

Bild nebenstehend:

Der Flugplatzbetrieb verfügt über einen vielfältigen Gerätepark für den Feuerwehr- und Rettungsdienst, die Flugzeugabfertigung und den Platzunterhalt

## *Flugaufsicht*

Die Flugpolizei hat hauptsächlich für die von der Flugverkehrsleitung nicht direkt ausgeführte Aufsicht zu sorgen. Als Vertreter der eidgenössischen Aufsichtsbehörde ist sie für einen geordneten Betrieb auf dem Flugplatz verantwortlich

und führt auch administrative Leistungen für das Luftamt aus, wie Ausweiserneuerungen usw. Das Luftamt selber nahm auf dem Belpmoos wiederum Lärmmessungen an Luftfahrzeugen vor. Mit dem neuen, mit besonderen Messgeräten ausgerüsteten Spezialfahrzeug wurden in der Umgebung des Belpmooses verschiedentlich Aufnahmen von Lärmimmissionen gemacht.



### *Flugplatzservice, Flugabfertigung*

Neben den üblichen Obliegenheiten des Flugplatzhalters sind die Dienstleistungen der Alpar in erster Linie auf die Abfertigung des Luftverkehrs ausgerichtet. Trotz Zunahme der Flüge will die DAN-AIR vorläufig keinen eigenen Sitz in Bern einrichten, sondern sich weiterhin auf die Alpar als Generalagent abstützen. Diese wiederum ist auf die bewährte enge Zusammenarbeit mit der Airtour Suisse und dem Verkehrsbüro der Stadt Bern angewiesen. Der PTT-Zubringerdienst zwischen Hauptbahnhof und Flugplatz erreichte bei zunehmender Fahrgästeszahl erstmals ein positives Rechnungsergebnis, obwohl die zahlreichen Gruppenreisepassagiere mit anderen Autobussen direkt ins Oberland geführt werden. Nach weiteren Verhandlungen mit der Oberzolldirektion konnte ab August endlich ein Zollfrei-Verkauf für ausfliegende Passagiere des Luftverkehrs eingerichtet werden. Zwar wurde der Betrieb eines «Duty-free Shop» nicht bewilligt, weil sich die damit verbundenen administrativen Aufwendungen beim heutigen Flugplan wohl noch kaum lohnen würden. Die Auslieferung der an einem Schalter gekauften Waren beim Besteigen des Flugzeuges hat sich aber in der Praxis unerwartet gut bewährt. Die Alpar betreibt dieses Geschäft auf eigenes Risiko und hält diese im internationalen Luftverkehr eingeführte Dienstleistung auch in Bern für ein echtes Bedürfnis. In den ersten 5 Monaten wurden für über Fr. 14 000.— zollfreie Waren verkauft, wobei auf durchschnittlich 5 Passagiere ein Käufer mit einem Betrag von Fr. 23.65 kam.

Die Shell hat 693 557 Liter Flugbenzin und 700 656 Liter Kerosen ausgeschenkt. Die zollfreien Betankungen der General Aviation bei Auslandsflügen haben weiter zugenommen.

### *Flugverkehrsleitung, Fluginformation, Wetterdienst*

Die Flugsicherungsstelle Belp der durch den Bund beauftragten Radio-Schweiz AG hat in Herrn Franz Schacher einen neuen Leiter erhalten. Sein Vorgänger, Herr Fritz Stämpfli, ist nach fast 41 Dienstjahren in den Ruhestand getreten. Er hat als Peilbeamter schon in der Frühzeit des bernischen Luftverkehrs wertvolle Dienste geleistet und war am Aufbau einer erstklassigen Flugverkehrsleitung dank seiner reichen Erfahrung und besonderen Kenntnissen in der Wetterbeurteilung namhaft beteiligt.

Die Flugsicherungseinrichtungen sind durch eine neue Windregistrieranlage und den Ersatz des Funkfeuers Schüpberg durch eine moderne Telerad-Anlage verbessert worden. Die Übernahme der noch im Besitze der Alpar befindlichen Einrichtungen durch den Bund aufgrund der neuen Vereinbarung über den Flugsicherungsdienst ist noch nicht erfolgt. Die mit Funk geleiteten Flugbewegungen, welche auch die nicht mit Landungen verbundenen An- und Überflüge umfassen, haben erstmals 100 000 überschritten. Der zeitweise rege Verkehr – Spitzentag war der 25. April mit 894 Bewegungen – erforderte die gelegentliche Verstärkung der 6 Flugverkehrsleiter durch Instruktooren der Direktion der Radio-Schweiz AG Bern.

## Flugbetrieb der Alpar

Mit 5084 Flugstunden wurde die im Voranschlag geplante Produktion um 6% übertroffen, hat aber die Zahlen von 1971 und 1972 nicht mehr erreicht. Während in der Flugschulung und den gewerbsmässigen Flügen das Resultat besser als erwartet ausfiel, weist die Flugzeugvermietung eine schwächere Entwicklung auf. Die Verteilung auf die einzelnen Betriebsparten ergab folgende Abstufungen:

- 50,1% Schulflüge (FVS allein 21,7%)
- 33,3% Flugzeugvermietung
- 16,2% Gewerbsmässige Flüge (Rundflüge 14%)
- 0,4% Unproduktive Flüge, Werkflüge

Eine detaillierte Zusammenstellung über die Flugleistungen findet sich auf Seite 16.

## Flugzeugpark

Im April wurde das vierte Schulflugzeug AS-202 Bravo beschafft. Damit ist die Umstellung vom Piper-Cub auf eine Grundsulung mit modernen Maschinen vollzogen. Ob die in Option angemeldeten letzten zwei Flugzeuge, wovon eines mit 180 PS für Akrobatikflüge, noch gekauft werden, hängt von der zurzeit ungewissen Entwicklung der Motorflugschulung im Belpmoos ab.

Im August ist ein älteres Reiseflugzeug Piper-Cherokee 180 HB-OVT wegen zurückgehender Nachfrage verkauft worden. Im Zuge der Rationalisierungsmassnahmen wurden zusätz-

lich zwei weitere Maschinen stillgelegt: die Musketeer-Sport HB-EWC und der Piper-Cub HB-OWV. Sie sollen ebenfalls verkauft werden.

Im Dezember wurde mit dem Einbau der vom Luftamt inzwischen zertifizierten Schalldämpfer auf die Schulflugzeuge AS-202 Bravo begonnen. Damit lässt sich nicht nur eine Senkung des Lärmpegels um 2 dBA, sondern auch eine Verbesserung der akustischen Charakteristik auf ein dumpferes Geräusch erreichen.

Die Einmietung von Fremdflugzeugen beschränkte sich auf eine 7sitzige Rundflugmaschine und zwei zweimotorige Taxi-flugzeuge für den Allwettereinsatz.

## Flugpersonal

Drei hauptamtliche Fluglehrer bestritten vor allem die FVS-Kurse und einen Teil der Privatschulung sowie gelegentliche Rundflügeinsätze. Die Alpar muss sich aber vor allem auch auf 6 nebenamtliche Fluglehrer und 15 Rundflugpiloten abstützen, um den ziemlich unregelmässig anfallenden Bedürfnissen gerecht zu werden. Im Rundflug gelingt dies allerdings in ausgesprochenen Stosszeiten nicht immer.

## Flugzeugvermietung

Der vor zwei Jahren eingetretene ausserordentliche Rückgang ist wieder etwas aufgeholt worden. Das Flugstunden-ergebnis liegt aber immer noch 6% hinter demjenigen von 1972. Der vielseitige und modernisierte Flugzeugpark der

Alpar ist zwar attraktiv; die relativ hohen Mietkosten wirken jedoch hemmend auf die Kundschaft. Die Piloten führen vor allem kürzere Lokalflüge durch, die hauptsächlich auf die Erhaltung des Trainingsstandes ausgerichtet sind. Am wenigsten werden andere Plätze oder gar solche im Ausland angefliegen. Das Risiko des Sichtfluges bei schlechtem Wetter über grössere Distanzen mag dazu beitragen.

### *Gewerbmässige Flüge*

Die im Vorjahr festgestellte Verschiebungstendenz auf kürzere Rundflüge hat 1975 eine umgekehrte Entwicklung gezeigt. Die prozentuale Verteilung der Standardflüge sieht wie folgt aus:



36%	Stadt oder Gürbe-/Aaretal	(1974: 51%)
13%	Thunersee und Juraseen	(18%)
16%	Berner Oberland	(16%)
19%	Berner Alpen	(9%)
13%	Matterhorn	(6%)
3%	Spezialflüge	

Mit 1058 Flügen und 2973 Rundflugpassagieren sind die Ergebnisse der letzten drei Jahre übertroffen worden; zum Rekordresultat von 1971 fehlten noch 18%.

Für Taxiflüge herrscht allgemein eine geringe Nachfrage, die offensichtlich vor allem durch die relativ hohen Flugpreise gedämpft wird. Zwar ist die Alpar in der Lage, eine Maschine mit Druckkabine anzubieten, welche einen zusätzlichen Komfort bietet für Individualreisen. Der nächste Schritt wird aber sicher beim Klein-Jet liegen, der heute für Geschäftsreisen zunehmend gefragt ist.

Bild nebenstehend:

Flugzeugpark der Alpar. In den beiden vorderen Reihen Flugzeuge für die Flugschulung. In der dritten Reihe Reisemaschinen, die vor allem im Rundflugbetrieb eingesetzt und an Piloten vermietet werden

### Flugschule

Die Motorflugschulung hat das Volumen des Vorjahres stundenmässig um 6% übertroffen. Die Anzahl Flüge sind hingegen gleich tief ausgefallen. Gegen Herbst begann sich ein spürbarer Rückgang der Privatpilotenausbildung abzuzeichnen. Die FVS-Kurse sind wieder geringer an Zahl, aber etwas höher an Schülern. Nach längerem Unterbruch hat die Radio-Schweiz der Alpar-Fliegerschule einen Kurs mit fünf Verkehrsleiter-Kandidaten anvertraut.

Das neue Schulflugzeug AS-202 Bravo bewährte sich durchwegs und ist sehr gefragt. Die Zeit der Piper-Cub scheint dadurch ziemlich abgeschlossen zu sein.

Von 59 in individueller Ausbildung stehenden Flugschülern sind brevetiert worden:

18 Privatpiloten und 3 Berufspiloten.

An Kursen wurden durchgeführt:

6 Kurse Fliegerische Vorschulung FVS/I	33 Schüler
3 Kurse Fliegerische Vorschulung FVS/II	34 Schüler
2 Kurse Weiterbildung Navigation FVS	12 Schüler
1 Kurs Verkehrsleiteranwärter Radio-Schweiz	5 Schüler
2 Theoriekurse für Privatpiloten	41 Teilnehmer
1 Theoriekurs für Berufspiloten und Instrumentenflug	11 Teilnehmer 7 Teilnehmer
3 Theoriekurse Migros-Klubschule	35 Teilnehmer
1 Theoriekurs Navigation	10 Teilnehmer

## Bilanz per 31. Dezember 1975

### Aktiven

#### *Umlaufvermögen*

Kasse	21 720.61
Postcheck	72 944.71
Banken	149 883.22
Wertschriften kurzfristig	52 400.—
Debitoren	421 928.60
Verrechnungssteuer	3 546.41
Subventionen Kanton und Stadt	145 687.70
Materialvorräte	84 997.50
Transitorische Aktiven	92 815.10

#### *Anlagevermögen*

Hochbauten	473 956.—
Einrichtungen und Geräte	18 764.—
Flugzeuge und Linktrainer	267 907.—
Fahrzeuge	4 025.—
Wertschriften	196 469.30
	<u>2 007 045.15</u>

### Passiven

#### *Fremdkapital*

Kreditoren	263 154.—
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	246 223.20
Vorausmiete Luftamt	75 000.—
Fürsorgeeinrichtung Alpar	136 715.90
Darlehen	77 710.—
Hypotheken	144 817.50
Transitorische Passiven	82 612.20

#### *Eigenkapital*

Aktienkapital	565 000.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	12 170.14
Rückstellungen Platzbetrieb	220 308.90
Delkredere	183 333.31

2 007 045.15

Barkautionen Fliegerschule	66 634.20
Versicherungswert Anlagen	2 171 400.—

**Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1975**

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
<b>Flugplatzbetrieb</b>	Personalaufwand	880 774.95	
	Betriebsaufwand	468 804.55	
	Betriebsertrag		548 835.05
	Nebenertrag		63 055.75
	Entnahme aus Rückstellungen Rechnung 1974		30 000.—
	Betriebsbeiträge: – Kanton Bern		357 843.85
	– Stadt Bern		357 843.85
		<hr/> 1 357 579.50	<hr/> 1 357 579.50
<b>Flugbetrieb</b>	Personalaufwand	263 977.90	
	Betriebsaufwand	731 915.46	
	Betriebsertrag		936 056.15
	Nebenertrag		67 369.85
	Betriebsgewinn	7 532.64	
		<hr/> 1 003 426.—	<hr/> 1 003 426.—

**Bericht der Kontrollstelle**

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1975 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, wobei wir auf die laufende Untersuchung hinweisen,
- zur Deckung von ausserordentlichen Verlusten Reserven aufgelöst worden sind,

- 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 zu genehmigen.

Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Bern, 8. September 1976

Die Kontrollstelle:

sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

## Verwaltung

Beim Abschluss der Jahresrechnung stellte sich heraus, dass der während den Jahren 1972 bis 1975 tätige Buchhalter beträchtliche Veruntreuungen begangen hatte. In der noch laufenden Strafuntersuchung steht der endgültige Deliktsbetrag noch nicht fest.

Die 27. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1974 wurde unter dem Vorsitz des geschäftsführenden 1. Vizepräsidenten, Herrn Regierungsrat H. Huber, am 13. Juni 1975 im Flugplatzrestaurant auf dem Belpmoos durchgeführt. Sie war von 54 Aktionären besucht, welche 5650 eigene und vertretene Aktien vereinigten (85,5% des Aktienkapitals). Die Versammlung genehmigte den Jahresbericht und die Jahresrechnung einstimmig und folgte auch den Anträgen des Verwaltungsrates sowie der Kontrollstelle. Aus dem Kreise der Aktionäre wurde der Wunsch nach einem besseren Einblick in die Jahresrechnung, als ihn der Jahresbericht wiedergibt, geäußert.

Das Präsidium ist immer noch vakant. Der Verwaltungsrat tritt in unveränderter Zusammensetzung in das nächste Geschäftsjahr ein, und auch die Kontrollstelle wird ohne Veränderung bestätigt.

Traditionsgemäss wurden die Aktionäre vor der Generalversammlung zu einem Rundflug eingeladen, an welchem 38 Personen teilnahmen.

## Finanzielles

Der Aufwand lag mit 3,18 Millionen Franken im bisherigen Rahmen. Die Personalkosten machen bei einem Bestand von 20 voll- und 4 teilzeitlich Angestellten am Jahresende 1,15 Millionen oder 36% aus.

Die Abteilung Flugplatzbetrieb vermochte ihre Betriebsrechnung dank dem erfolgreich verlaufenen Linienverkehr mit London innerhalb des massiv gekürzten Budgets abzuschliessen. Dazu verhalf auch der einmalige, durch die Subventionskürzung der Stadt erzwungene Verzicht auf Abschreibungen in der Höhe von Fr. 50 000.—.

Die Abteilung Flugbetrieb hat trotz Erreichen der geplanten Produktion etwas unter den Erwartungen abgeschlossen. Die Betriebsrechnung weist einen kleinen Gewinn aus, obwohl die Abschreibungen am Flugzeugpark wie im vorangegangenen Jahr gesenkt worden sind. Für die Verteuerung waren unter anderem erhöhte Verrechnungen an die Abteilung Flugplatzbetrieb sowie erheblich höhere Flugzeugunterhaltskosten ausschlaggebend.

## Ausblick

Der Expertenbericht Kunz hat noch keine direkten Auswirkungen auf den Flughafenbetrieb gehabt. Die in den Empfehlungen aufgeführten Postulate sind aber von der Verwaltung und den Behörden anerkannt worden und verlangen dringend nach weiteren Massnahmen. Als erstes zeichnet sich eine finanzielle Unterstützung durch den Bund ab, die Kanton und Stadt von ihren bisher allein getragenen Beitragsleistungen zu entlasten vermöchte.

Immer mehr behindert die ungenügende Pistenanlage eine weitere Entwicklung des Luftverkehrs mit allen nachteiligen Auswirkungen auf den damit verbundenen wirtschaftlichen Effekt. Wenn dieser Mangel nicht an einem anderen Standort behoben werden kann, ist ein vertretbarer Ausbau des Belpmooses vorzunehmen.

Der Verein Pro Belpmoos ist für die Alpar eine willkommene Unterstützung in der Auseinandersetzung mit den Flugplatzgegnern, insbesondere mit der Vereinigung gegen den Ausbau des Belpmooses. Diese Kreise agitieren vor allem mit dem Fluglärmproblem, ohne aber brauchbare Alternativen aufzuzeigen. Über die Einstellung der Motorflugschulung kann nur dann diskutiert werden, wenn dafür eine andere Anlage zur Verfügung gestellt wird. Bei den die schweizerischen Normen bereits übertreffenden Fluglärmbeschränkungen ist eine massvolle Entwicklung des Berner Luftverkehrs nicht nur zumutbar, sondern liegt im Interesse der ganzen Region.

Die DAN-AIR bildet zurzeit das Rückgrat des bernischen Regionalluftverkehrs. Die direkte Flugverbindung zwischen Bern und London hat nachweisbar positive wirtschaftliche Auswirkungen auf die Stadt Bern und das Berner Oberland

im Sektor Tourismus. Eine weitere Verbesserung der Linie mit zusätzlichen Kursen ist von der DAN-AIR bereits angekündigt worden und dürfte der in der Region Bern nun bekannten englischen Fluggesellschaft auch eine zunehmende Zahl von Individualreisenden zuführen. Ob diesem Erfolg darf aber nicht übersehen werden, dass die Flugoperation mit einem gegenüber dem Jet-Verkehr langsameren Turboprop-Flugzeug durchgeführt wird und dass die DAN-AIR die baldige Schaffung besserer Voraussetzungen auf Seite des Flughafens erwartet, die wenigstens eine unbeschränkte Zuladung der heute eingesetzten Maschinen, wenn möglich aber die Verwendung von Jet-Flugzeugen erlauben. Dem dringend gewordenen Entscheid, die Aufrechterhaltung des Luftverkehrs in der Region Bern mit aktiven Massnahmen sicherzustellen, können die verantwortlichen Instanzen nicht mehr länger ausweichen. Im Hinblick auf die Konzessionserneuerung von 1981 sind aber heute bereits Vorkehren zu treffen, um ein böses Erwachen zu verhindern.

Bern, 15. September 1976

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,  
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der 1. Vizepräsident:

Der Direktor:

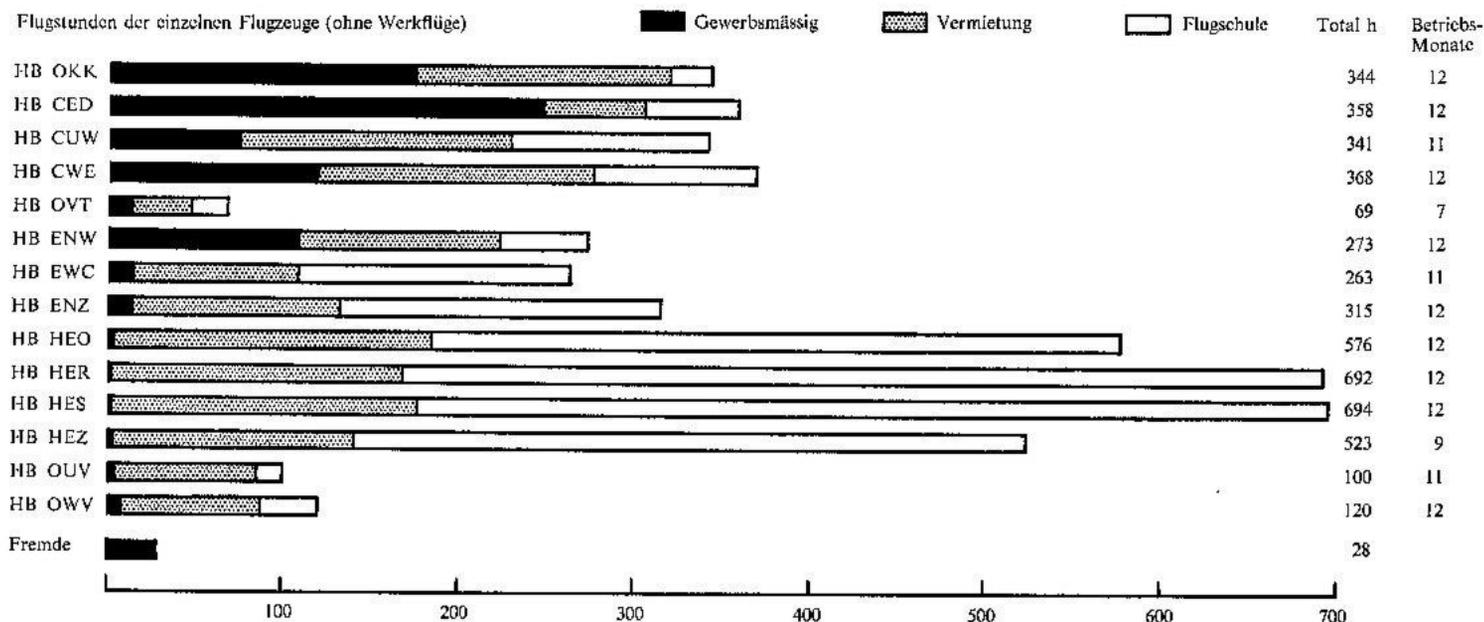
H. Huber

H. Pfändler

**Motorflugbetrieb der Alpar  
Jahresleistungen 1975**

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1975	1974	1975	1974	1975	1974
<b>1. Gewerbmässige Flüge</b>						
– Rundflüge	714	494	1 058	833	2973	2315
– Taxiflüge	42	48	30	38	137	153
– Fotoflüge	68	74	34	59		
<b>2. Schulflüge</b>	2547	2388	18 113	18 010		
<b>3. Flugzeugvermietung</b>	1693	1568	2 540	3 120		
<b>4. Werkflüge</b>	20	24	82	82		
<b>Total Motorflug</b>	<b>5084</b>	<b>4596</b>	<b>21 857</b>	<b>22 142</b>	<b>3110</b>	<b>2468</b>

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge (ohne Werkflüge)



### Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1975

<i>Flugzeugtyp</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 O	S V G
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200 PS	F K O	S V G
Cessna 172	HB-CUW	1970	4	145 PS	F K O	S V G
Cessna 172	HB-CWE	1972	4	150 PS	F K O	S V G
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200 PS	F K O	S V G
Beech Musketeer Sport III	HB-ENZ	1966	4	150 PS	F O	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 O	S V
AS 202 Bravo	HB-HER	1974	3	150 PS	F O	S V
AS 202 Bravo	HB-HES	1974	3	150 PS	F O	S V
AS 202 Bravo	HB-HEZ	1975	3	150 PS	F O	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  
 O VOR

S Schulung  
 V Vermietung  
 G Gewerbsmässig

\* Flugzeug total revidiert



Bild oben:  
Zweite bernische Freiballonwettfahrt

Bild unten:  
Ankunft des österreichischen Generalstabschefs im Belpmoos am 14. April

Bild rechts:

Mit dem am 17. April auf den Namen «City of Berne» getauften DAN AIR-Kursflugzeug traf am 15. September der zehntausendste Flugpassagier des Jahres auf dem Belpmoos ein