

Alpar

Jahresbericht 1976



Flughafen Bern      Verkehrsausweis 1976

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	<i>1976</i>	<i>1975</i>	<i>1976</i>	<i>1975</i>	<i>1976</i>	<i>1975</i>
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	566	496	14 042	12 787	14 716	13 210
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	10	0	367	0	11	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 628	2 504	3 904	3 489		
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	1 347	1 380	1 410	1 322	24 784	6 757
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Luftamtflüge	3 692	4 670	850	728		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 450	1 204	152	59		
*7. Privatflugwesen	26 656	24 763	23 206	21 481		
*8. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	1 305	1 113	160	248		
*9. Motorflugschulung	41 740	55 757	2 114	2 592		
10. Segelflugschulung	2 950	2 566				
11. Segelflugtraining	3 582	3 072				
Gesamter Luftverkehr	85 926	97 525	46 205	42 706	39 511	19 967
<i>davon:</i>						
gewerbsmässig	4 551	4 380	19 723	17 598	39 511	19 967
nicht gewerbsmässig	81 375	93 145	26 482	25 108	0	0

\* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

# Alpar Jahresbericht 1976

## Titelseite:

Am 24. September landete auf dem Beipmoos eine Lockheed L-100-30 der Alaska International Airways, um Seilbahnmateriale der Von Roll-Werke zu laden

Druck: Verbandsdruckerei AG Bern

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
48. Jahresbericht

## Organe 1976

### Verwaltungsrat

- Präsident: \* U. Kunz, Nationalrat, Thun<sup>1</sup>
1. Vizepräsident: \* H. Huber, Regierungsrat, Bern  
(bis 21. Oktober 1976 geschäftsführender Vorsitzender des Verwaltungsrates)
2. Vizepräsident: \* Dr. G. Schürch, Nationalrat, Bern<sup>2</sup>
- Mitglieder: \* Dr. M. Frölicher, Direktor, Bern  
\* P. Gfeller, Notar, Bern<sup>1</sup>  
\* E. Hegner, Direktor, Bern  
\* J. Sprenger, Ingenieur, Bern  
Prof. W. Furrer, Bern<sup>2</sup>  
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
- <sup>1</sup> Neu gewählt an der Generalversammlung vom 21. Oktober 1976
- <sup>2</sup> Austritt aus dem Verwaltungsrat am 21. Oktober 1976

### Kontrollstelle

- Mitglieder: F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern  
K. Brönnimann, Vorsteher Kant. Finanzkontrolle, Bern

- Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt des Stadtbuchhalters, Bern

### Direktion

- Direktor: H. Pfändler, Bern (Austritt Ende 1976)

## Einleitung

Der Gesamtverkehr hat sich mit nahezu 12% weniger Flugbewegungen stärker zurückgebildet als im Vorjahr, wo der Rückgang erst 2,5% betragen hatte. Die 85 926 Bewegungen liegen sogar erheblich unter dem Verkehrsergebnis von 1969, das in den neuesten lärmpolitischen Forderungen als eine Bezugsgrösse herangezogen wird. Während die gewerbsmässige Luftfahrt noch ein Wachstum von rund 4% aufweist, beträgt die Abnahme bei den nichtgewerbsmässigen Flügen 12,6%. Diese Sparte macht allerdings beinahe 95% des Gesamtverkehrs aus. Wesentlich zum aussergewöhnlichen Rückgang der Flugtätigkeit beigetragen hat die Motorflugschulung mit einem Viertel weniger Flugbewegungen. Auf anderen vergleichbaren Flugplätzen ist die teilweise ebenfalls eingetretene Stagnation bedeutend geringer. So hat das aufstrebende Birrfeld den Platz Bern klar überholt, und auch in Grenchen liegt die Zahl der Flugbewegungen nahe an derjenigen im Belpmoos.

Das Belpmoos erhielt ausser dem zivilen Luftverkehr verschiedentlich militärischen Auslandsbesuch. Im April erreichten gleich zwei hohe Gäste die Bundesstadt über das Belpmoos: der mit einer Ehrenkompagnie empfangene schwedische Verteidigungsminister Holmqvist und der britische Field Marshal Carver. Im Juni wurden mit einer Herkules C-130 der norwegischen Flugwaffe die an den CISM-Wettkämpfen in Thun teilnehmenden skandinavischen Schützen ein- und ausgeflogen.

Als neuer Präsident der Gesellschaft konnte im Herbst Nationalrat Urs Kunz, Gemeinderat in Thun, gewonnen werden. Er hat sich als Politiker bereits früher und zuletzt als Vorsitzender der Expertengruppe für die Beurteilung der

Zukunft des Flughafenbetriebes im Belpmoos in den nächsten zehn Jahren eingehend mit Fragen der bernischen Luftfahrt beschäftigt.

Auf Jahresende trat auch ein Wechsel in der Alpar-Direktion ein. Direktor Heinrich Pfändler übernahm nach nahezu 18 Jahren Dienst auf dem Belpmoos eine Stelle beim Eidgenössischen Luftamt. Zum Nachfolger wurde Dr. Roger Zahnd

gewählt, der unter anderem langjährige Erfahrung als Chef des Planungsdienstes der Swissair mitbringt.

Die Jahresabschlussarbeiten des Vorjahres hatten im März 1976 zur Aufdeckung bedeutender Veruntreuungen durch den während vier Jahren angestellten Buchhalter geführt. Die Abklärung und gerichtliche Beurteilung dieser Verfehlungen sind noch im Gange.

Verladen von 19 Tonnen Seilbahnmaterial für Denver, Colorado USA



Gelegentlicher Charterverkehr belebte neben der regelmässigen Flugverbindung Bern-London der DAN AIR den Flugplatz



## Luftverkehr Bern-Belp

### Linienverkehr

Die englische Fluggesellschaft DAN AIR hat das Verkehrsergebnis auf der regelmässigen Flugverbindung zwischen Bern und London um weitere 14% zu steigern vermocht und das angestrebte Jahresziel von 15 000 Passagieren sogar leicht übertroffen. Zu den 13 838 im Belpmoos ankommenden oder abfliegenden Fluggästen sind noch 1345 wegen Umleitungen über Basel transportierte Personen hinzuzuzählen. Die auf der Londoner Linie beförderte Luftfracht erreichte 16,5 Tonnen, wovon ebenfalls rund 10% auf die Ausweichflüge über Basel fallen.

Von den 567 geplanten Kursen – das sind 8% mehr als im Vorjahr – mussten 57 über Basel geführt werden, was für Bern noch eine Regelmässigkeit von 92% ergibt. Allerdings gehen nur etwa 5%, nämlich 30 Kurse, auf das Konto ungenügender Wetterminima in Bern – ein grosser Teil davon fiel in die Dezember-Nebelperiode. Die weiteren Umleitungen waren notwendig geworden aus technischen Gründen, d. h. wenn Flugzeuge eingesetzt werden mussten, die auf der zu kurzen Piste im Belpmoos nicht operieren können. Die DAN AIR verfügt nur über eine beschränkte Anzahl von Turbo-propmaschinen HS 748, die sich für kleinere Flugplätze eignen; ihr Flugzeugpark besteht überwiegend aus Jets, die auf grössere Pisten angewiesen sind. Der Nachteil dieser Beschränkung, der sich auch in einer etwas längeren Flugzeit manifestiert, bildet ein bedauerliches Handicap für die weitere Entfaltung der sonst erfreulich entwickelten Fluglinie. Mit rund zwei Dritteln britischer Fluggäste weist die Passa-

gierstruktur praktisch keine Veränderung auf. Die Gruppenreisen bilden im Passagieraufkommen nach wie vor einen wichtigen Anteil, obwohl sich infolge der fortschreitenden Pfundabwertung und der Wirtschaftslage in Grossbritannien bereits gewisse Anzeichen für einen Rückgang im Tourismus englischer Gäste einstellen.

Der direkte Zubringerdienst ab Belpmoos ins Berner Oberland wurde nach den guten Erfahrungen mit dem Zielort Interlaken für andere Reisegruppen bis Lauterbrunnen und Grindelwald geführt.

Der DAN AIR-Flugplan 1976 umfasste folgende Linienflüge:

Flugplanperiode und Flugtage (Ortszeiten)	London- Gatwick ab	Bern- Belpmoos an ab	London- Gatwick an
<i>Winter</i> 1. Jan.–20. März			
Mo Mi Fr So	10.10 <sup>1</sup>	13.30 14.00	15.20 <sup>1</sup>
<i>Sommer</i> 21. März–29. Sept.			
Mo Di <sup>2</sup> Mi Do <sup>2</sup> Fr So	09.30	11.50 12.20	14.40
Sa <sup>2</sup>	16.10	18.30 19.00	21.20
<i>Winter</i> 30. Sept.–31. Dez.			
Mo Di Do Fr So <sup>3</sup>	09.30 <sup>1</sup>	12.55 <sup>4</sup> 13.25 <sup>4</sup>	14.50 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Englische Ortszeit im Winterflugplan GMT bis 20. März und ab 24. Oktober.

<sup>2</sup> Di ab 18. Mai, Do ab 13. Mai, Sa ab 15. Mai.

<sup>3</sup> So bis 17. Oktober und ab 19. Dezember.

<sup>4</sup> Bis 23. Oktober eine Stunde früher wegen englischer Sommerzeit.

Der Versuch einer Wiederaufnahme der von der Swissair im Herbst 1970 aufgegebenen Fluglinie nach Paris durch die französische Regionalfluggesellschaft AIR ALSACE ist im Anlaufen misslungen. Der eigentliche Grund für die nur sechs Wochen nach dem Eröffnungsflug vom 21. Juni erfolgte Einstellung dieser Flugverbindung ist nicht in einer erwiesenen Untauglichkeit des mit optimistischen Vorstellungen geplanten Vorhabens zu suchen. Veränderungen in der Finanzstruktur der AIR ALSACE führten zu einer geschäftspolitischen Entscheidung, die die Übernahme des bewusst in Rechnung gestellten Aufbaurisikos nicht mehr zuließ. Der überraschende Abbruch ist bedauerlich, weil die dynamische Fluggesellschaft über Flugmaterial verfügt, welches sich für einen Einsatz im Belpmoos eignet und weil das Bedürfnis für eine direkte Flugverbindung zwischen Bern und Paris grundsätzlich anerkannt ist.

Zu Beginn wurde die Linie vorerst mit dem 29plätzigem Turbopropflugzeug Nord 262 geflogen, im Juli aber aus parktechnischen Gründen von einem Klein-Jet Corvette mit 12 Passagierplätzen bedient. Wegen der im Hinblick auf die bevorstehende Einstellung nicht mehr wirksam geführten Werbung fiel das Transportergebnis mit insgesamt 204 Passagieren auf 56 Kursen entsprechend schlecht aus.

Der AIR ALSACE-Flugplan umfasste folgende Linienflüge:

Flugplanperiode und Flugtage (Ortszeiten)	Paris-Le Bourget ab	Bern- Belpmoos an ab	Paris-Le Bourget an
21. Juni-30. Juli			
Mo Di Mi Do Fr	12.30 <sup>1</sup>	13.00 13.30	16.00 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Sommerzeit Frankreich 1 Stunde später als Schweizer Zeit.

### *Pauschalflugreiseverkehr*

Auf die Untauglichkeit der heutigen Flugplatzanlagen zur Aufnahme des für Bern bedeutsamen Charterverkehrs ist seit Jahren hingewiesen worden. Die mit einer dänischen Fluggesellschaft geführten Verhandlungen über den Transport von Wintergästen von Kopenhagen nach dem Berner Oberland verliefen leider ohne Erfolg. Zwar wäre es flugtechnisch möglich gewesen, mit dem neuen geräuscharmen Jet-Flugzeug VFW-614 40 Passagiere – bei verfügbaren 44 Sitzen – im Belpmoos ein- und auszufliegen. Mit diesem für den Pauschalflugreiseverkehr relativ kleinen Flugzeug war aber die Konkurrenzfähigkeit gegenüber den üblicherweise mit 100plätzigem Maschinen angebotenen Reisen in den Alpenraum nicht zu erreichen. Gerade der Charterverkehr vermöchte aber der bernischen Wirtschaft zusätzliche Impulse zu verleihen.

Vereinzelte auf Charterbasis organisierte Flüge führten die englischen Gesellschaften DAN AIR und BAF zwischen London und Bern aus: vom 29. Februar bis 6. März besuchte eine Berufsgruppe den Bäckermeisterkongress in Bern, und am 9./10. Juni war es eine englische Kadergruppe des Nestlékonzerns. Die Flüge in der Gegenrichtung sind jeweils von schweizerischen Chartergruppen ausgenutzt worden. Im Mai flog die englische Pop-Gruppe Uriah Heep von England ins Belpmoos, um auf dem Schilthorn eine internationale Pressevorstellung abzuhalten. In 10 zivilen Charterflügen sind 367 Passagiere befördert worden.

### *Luftfrachtverkehr*

Der Transport von Frachtgütern auf dem Luftwege hat in Bern bisher kaum Fuss fassen können. Die auf den Linienflügen beförderte Luftfracht hält sich vor allem wegen der auf den eingesetzten Flugzeugen beschränkten Transportmöglichkeiten in sehr begrenztem Rahmen. Als ausserordentliches Ereignis muss deshalb der am 24. September mit dem grössten je auf dem Belpmoos gelandeten Flugzeug, einer Lockheed Herkules L-100-30 der Alaska International Airways, durchgeführte Transport von 19 Tonnen Seilbahnmaterial der Von Roll-Werke nach USA bezeichnet werden. Der Flug führte von Bern nach Denver, Colorado.

### *Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr*

Der bisher nur unvollständig erfasste direkte Verkehr mit dem Ausland durch Luftfahrzeuge der unteren Gewichtskategorien im gewerbsmässigen und privaten Einsatz hat gegenüber den Vorjahreszahlen eine bedeutende Zunahme erfahren. Von der Zollbehörde wurden insgesamt 1493 Einflüge und 1315 Ausflüge verzeichnet.

Im gewerbsmässigen Transport – die ortsansässige Gribair ist hier nicht mitgezählt – flogen 24 verschiedene Flugunternehmungen, wovon 20 ausländische, mit 52 verschiedenen Luftfahrzeugen 72mal das Belpmoos an.

Bei den unter den Privatverkehr fallenden firmeneigenen Geschäftsflügen haben 60 Firmen mit 77 verschiedenen Flugzeugen 252mal Bern besucht. Zahlreiche direkte Auslandsflüge führten ausserdem die Schweizerische Rettungsflugwacht, die Ciba-Pilatus-Gesellschaft bei Überholungs-

und Ablieferungsflügen zwischen Frankreich, Österreich, Tschad, Angola, Thailand und Burma aus.

Dazu kamen schliesslich noch zahlreiche Flüge des internationalen Touristikverkehrs, für die das Belpmoos als Zollabfertigungsplatz benützt wurde.

Naturgemäss erfolgten die häufigsten Direktflüge von und nach den umliegenden Nachbarstaaten Deutschland, Frankreich, Österreich und Italien, gefolgt von Grossbritannien und Spanien, aber auch nach entfernteren Destinationen in Griechenland, der Türkei, Tunis und Algerien.

### **Flugplatzbetrieb**

#### *Flugplatzanlagen und Flugplatzausrüstungen*

Beitragskürzungen bewirkten weitere Abstriche im Budget und zwangen zu ausserordentlicher Zurückhaltung auch in den Aufwendungen für den Anlagenunterhalt. Glücklicherweise traten dabei noch keine unmittelbaren Schäden auf, und die Verformungen der Hartbelagpiste verschlimmerten sich noch nicht in kritischem Masse. Dagegen hat sich der entsprechende Nachholbedarf vergrössert.

Die mit Rücksicht auf die landwirtschaftliche Bebauung jedes Jahr hinausgezögerte Aufstellung der mobilen hochintensiven Anfluglichterkette erfolgte gerade noch rechtzeitig vor Einbruch der ersten grösseren Schlechtwetterlage. Diese optische Landehilfe trägt wesentlich zur Hebung der Regelmässigkeit des Luftverkehrs im Belpmoos bei marginalen Meteobedingungen bei, besonders während der Wintersaison. Sie ist vor allem auch deshalb von Bedeutung, weil eine hochintensive Befeuern der Piste selbst fehlt.



In der Frage des Anschlusses des Flugplatzes an die ARA Belp sind keine weiteren Fortschritte erzielt worden. Die grundsätzliche Projektierung liegt aber vor und dürfte demnächst die Aufnahme der nötigen Verhandlungen ermöglichen.

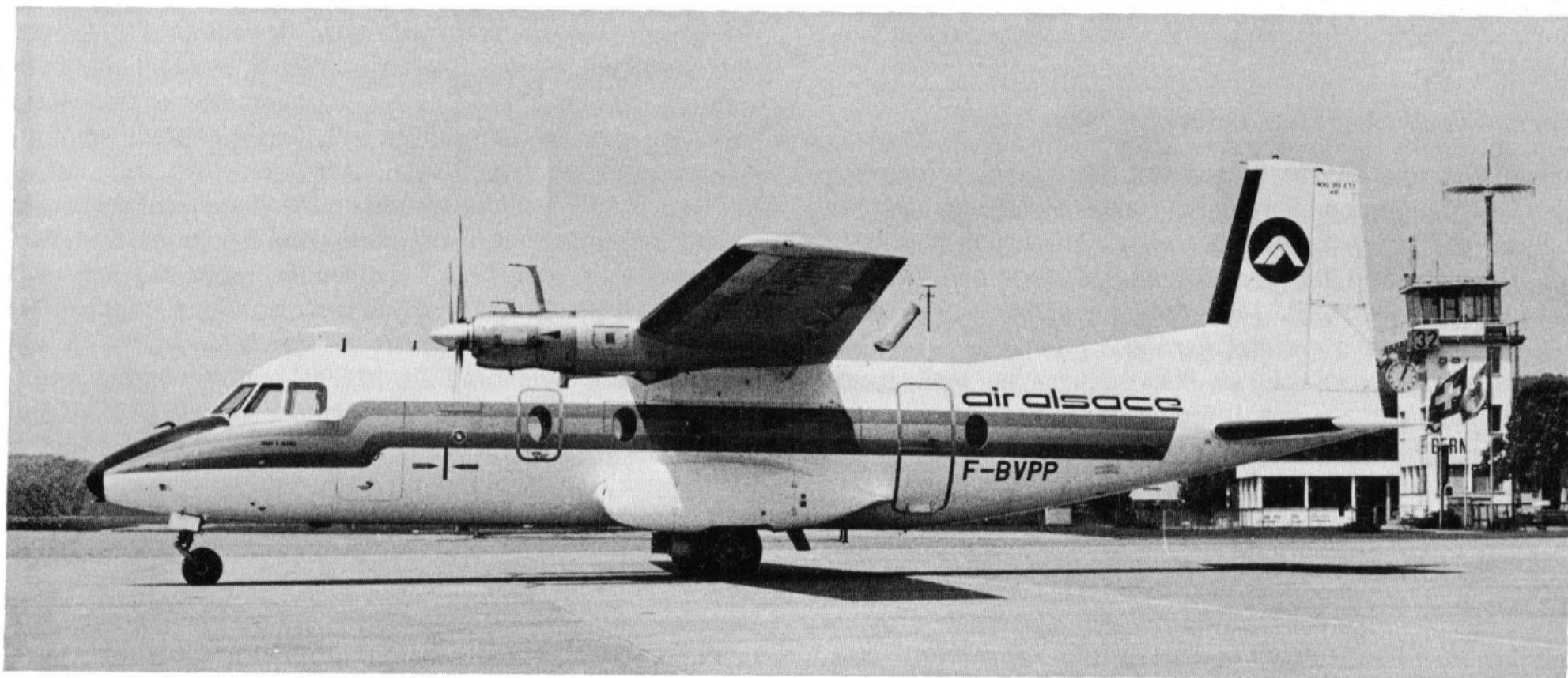
Die im Zusammenhang mit der Übernahme des Flugsicherungsdienstes durch den Bund geführten Verhandlungen zur Abtretung der dazugehörigen technischen Einrichtungen konnten abgeschlossen werden.

### *Flugaufsicht*

Die Fluggolizei wachte mit der Verkehrsleitung über die reibungslose Einführung der neuen Verkehrsvorschriften. Eine Analyse der Flugbewegungsverteilung auf die einzelnen Wochentage hat ergeben, dass gegenüber dem Vorjahr ein auffälliger Ausgleich zu verzeichnen ist. Obwohl der Samstag immer noch die höchste Bewegungszahl aufweist, ist gegenüber 1975 eine markante Entlastung von 31% eingetreten.

Vorübergehender Linienverkehr Bern-Paris mit Flugzeugmuster Nord 262 der Air Alsace

(P. Schüpbach, Belp)



treten. Der Anteil von 22% des Gesamtverkehrs ist auf 18% abgesunken. Den zweithöchsten Tagesverkehr weist in beiden Jahren der Mittwoch auf, während am Sonntag die Zahl der Flüge am niedrigsten liegt.

Von der möglichen Erteilung von Ausnahmegewilligungen wurde sehr restriktiv Gebrauch gemacht und starke Verspätungen vermieden. In den neun Monaten von April bis Dezember sind insgesamt 30 Flüge ausserhalb der ordentlichen Betriebszeit bewilligt worden, wovon die meisten nur unbedeutend von der Grenzzeit abwichen. 10 Bewilligungen entfielen auf Geschäftsflüge und je 5 auf die DAN AIR-Fluglinie, Einsätze der Rettungsflugwacht, Diplomaten- und Behördenflüge sowie auf einzelne durch besondere Umstände beeinflusste Flüge, bei denen eine Zwangslage entstanden war.

#### *Flugverkehrsleitung, Fluginformation, Wetterdienst*

Die Einführung der Bestimmungen des neuen Anhanges 5 über die Fluglärmmassnahmen verlief ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Aufgrund der ersten Erfahrungen müssen vor allem die mit der Umstellung auf die Vorzugspistenrichtung Südost (QFU 14) zusammenhängenden Auswirkungen noch weiter verfolgt werden.

Sie erfordern voraussichtlich Anpassungen im Rollverkehr und die bauliche Neugestaltung des Arbeitsraumes der Verkehrsleiter. Die neu konzipierten Sichtflugrouten für den Ein- und Ausflug gewährleisten einen flüssigeren und präziseren Verkehrsablauf in der Umgebung des Flugplatzes.

Der mit Funk geleitete Luftverkehr ist mit 89 711 Flugbewegungen um 11,5% niedriger ausgefallen als im Vorjahr. Die Abnahme erfolgte bei den Sichtflügen, während die Instrumentenflüge von 6053 um 6% auf 6419 Bewegungen anstiegen.

Die Radio-Schweiz AG leistete die ihr übertragenen Dienste mit sechs Verkehrsleitern, einem technischen Fernmelde-spezialisten sowie drei Assistentinnen und einer Sommersaison-aushilfe.

#### *Abfertigung Luftverkehr, Flugplatzservice*

Die Flugabfertigung beschränkt sich auf den Linienverkehr und die Charterflüge. Mit unverändertem Personalbestand ist der angestiegene Verkehr ohne Unzulänglichkeiten bewältigt worden. Die reibungslose Zusammenarbeit der beteiligten Dienstbereiche ist allerdings Voraussetzung für die Einhaltung der kurzen Umschlagszeiten im Linienverkehr. Besondere Beweglichkeit erfordern jeweils Verspätungen oder Umleitungen der Flüge nach Basel. Sowohl die Zollbeamten als auch die in der Passkontrolle eingesetzten Kantonspolizeibeamten trugen mit ihrer kooperativen Einstellung zu einer guten Dienstleistung bei.

Auf dem der PTT übertragenen und einwandfrei funktionierenden Zubringerdienst zwischen dem Flugplatz und dem Hauptbahnhof sind 4079 Personen befördert worden, was wieder eine leicht positive Betriebsrechnung ergab. Der Umsatz im Verkauf von zollfreien Waren an die Linienfluggastpassagiere erreichte rund Fr. 35 200.—. Der Flugtreibstoffausschank der Shell liegt knapp über der Vorjahreszahl. Beim Flugbenzin ist ein Rückgang um 15% auf 588 541 Liter zu verzeichnen; beim Flugpetrol hat die Verkaufsmenge um 18% auf 826 885 Liter zugenommen.

Für die winterliche Pistenbereitstellung waren 25 Räumungseinsätze notwendig.

Der Feuerwehr- und Rettungsdienst kam 22mal zum Einsatz. In 18 Fällen erfolgte die Bereitstellung für den Flugbetrieb,

wovon 15 wegen Landungen bei schwierigen Windverhältnissen und bei zwei Vergaserbränden. Feueralarm wurde in 4 Fällen ausgelöst, ohne dass es glücklicherweise zu einem ernsthaften Brand kam. Die Feuerwehr führte ausserdem fünf Übungen durch.

### Flugbetrieb der Alpar

Flugzeitmässig blieb die Produktion mit 3966 Flugstunden mehr als 20% hinter dem Vorjahresergebnis zurück und hat auch das ohnehin gekürzte Stundenbudget um 10% unterschritten. Alle drei Betriebssparten weisen Rückschläge auf; am ausgeprägtesten die Flugschulung mit 34% und die gewerbsmässigen Flüge mit 26% geringeren Leistungen. In der Flugzeugvermietung sind dagegen nur 3% weniger geflogen worden. Die prozentuale Verteilung zeigt gegenüber dem Vorjahr entsprechende Veränderungen:

Anteile an der Gesamtproduktion	1976	1975
- Motorflugschulung*	42,5%	50,1%
- Flugzeugvermietung	41,5%	33,3%
- Gewerbsmässige Flüge	15,3%	16,2%
- Unproduktive Flüge, Werkflüge	0,7%	0,4%
* davon FVS-Schulung allein	22,3%	21,7%

Eine detaillierte Zusammenstellung der Flugleistungen findet sich auf Seite 16.

### Flugpersonal

Der Flugbetrieb verfügt über drei hauptamtliche Fluglehrer, wovon einer fest dieser Abteilung zugeteilt und für die engere

Geschäftsführung derselben verantwortlich ist. Die beiden anderen sind Funktionäre des Platzbetriebes und werden dem Flugbetrieb nach Bedarf gegen eine Pauschalverrechnung zur Verfügung gestellt. Der Beizug von zurzeit 6 nebenamtlichen Fluglehrern wird durch die rezessionsbedingten Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt erschwert. Dasselbe trifft auch für den Einsatz von 12 nebenamtlichen Rundflugpiloten zu, was sich gelegentlich ungünstig auf eine fristgerechte Erledigung der Flugaufträge auswirkt. Die Rundflüge sind wegen ihrer ausgesprochenen Wetterabhängigkeit besonders auf Stosszeitenbetrieb anfällig. Die Kurse der fliegerischen Vorschulung (FVS) werden fast ausschliesslich von den hauptamtlichen Fluglehrern durchgeführt.

### Flugzeugpark

Mit 13 Einheiten blieb der Flugzeugpark zahlenmässig unverändert. Kapazitätsmässig wurde er aber vorübergehend erweitert: der Beschaffung eines 7plätziigen Reiseflugzeuges Cessna 207 Skywagon, welches im Frühjahr aus USA nach Bern überflogen worden war, steht der Verkauf einer 4plätziigen Musketeer-Sport gegenüber. Das zweite gleiche Muster konnte noch nicht veräussert werden. Am Jahresende wurde eines der beiden Piper-Cub-Flugzeuge abgestossen; dieser Typ wird praktisch aus der Flugschulung ausscheiden, nachdem der neue Einheitstyp AS 202 Bravo diese Aufgabe weitgehend übernommen hat.

Die angestrebte Straffung des Flugzeugparkes wird auch unter dem Einfluss des Markttrückganges konsequent weiterverfolgt werden müssen.

Eine detaillierte Aufstellung über den Flugzeugpark findet sich auf der zweitletzten Umschlagseite.

## Flugschule

Der ausserordentlich hohe Rückgang der Motorflugschulung von 34% begann sich bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1975 abzuzeichnen. Die Schülerzahl der FVS und Navigationsweiterbildung ist bei gleichbleibender Kurszahl um 10% auf 71 zurückgegangen. Zudem ist in Bern in diesem Jahr kein Kurs für angehende Flugverkehrsleiter durchgeführt worden. In der Grundausbildung hat sich der Flugzeugtyp AS 202 Bravo bisher bestens bewährt.

Die in Zusammenarbeit mit der Genfer Blindflugschule «Les Ailes» durchgeführte Ausbildung von Berufspiloten und Instrumentenflugschulung stagnierte. Ihre Belegung wäre von einer Neukonzeption in der Kursprogrammierung und Spezialausrüstung abhängig. Dabei sind bei der starken Zersplitterung dieses anspruchsvollen Ausbildungssektors in unserem Lande auch betriebsökonomische Grenzen zu beachten.

Von 35 in individueller Ausbildung stehenden Flugschülern sind im Jahre 1976 11 Privatpiloten und 9 Berufspiloten brevetiert worden.

An Kursen wurden durchgeführt:

6 Kurse Fliegerische Vorschulung FVS/I	36 Schüler
3 Kurse Fliegerische Vorschulung FVS/II	20 Schüler
2 Kurse Weiterbildung Navigation FVS	15 Schüler
1 Theoriekurs für Privatpiloten	30 Teilnehmer
1 Theoriekurs für Berufspiloten und Instrumentenflug	8 Teilnehmer
2 Theoriekurse Migros-Klubschule	27 Teilnehmer
1 Theoriekurs Navigation	19 Teilnehmer

## Gewerbsmässige Flüge

Die um 2% geringere Passagierzahl bei rund 5% weniger Rundflügen steht in einem gewissen Widerspruch zu der meteorologisch guten Flugsaison. Bei heissem Wetter (Badesaison) ist aber die Besucherzahl auf dem Flugplatz erfahrungsgemäss geringer und wirkt sich negativ auf den Direktverkauf aus. Rückgrat des Rundflugbetriebes bildet weiterhin der Vorverkauf von Fluggutscheinen, dem auch zukünftig besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein wird.

Mit dem vermehrten Beizug von Rundflugpiloten und zusätzlich eingecharterten Flugzeugen sowie einer beweglicheren Rundflugorganisation sollte es möglich sein, die Probleme bei grossem Passagierandrang noch besser zu bewältigen. Die Standard-Rundflüge wiesen in den letzten drei Jahren folgende Verteilung auf:

Anteile an der Gesamtzahl von Rundflügen	1976	1975	1974
- Stadt oder Gürbetal/Aaretal	50%	36%	51%
- Thunersee und Juraseen	14%	13%	18%
- Berner Oberland	13%	16%	16%
- Berner Alpen	12%	19%	9%
- Matterhorn	8%	13%	6%
- Spezialflüge nach Wunsch	3%	3%	—

Für Taxiflüge vermittelt die Alpar seit der Aufgabe eines eigenen allwettertauglichen Flugzeuges nur noch Flüge mit eingemieteten Maschinen. Dadurch wird aber oft die notwendige Flexibilität eingeschränkt und dem Kundenbedürfnis für kurzfristige oder spontane Einsätze zu wenig entsprochen. Der Nachfrage nach Flügen mit Klein-Jets sollten auch in Bern bald konkrete Angebote gegenübergestellt werden.

### *Flugzeugvermietung*

Die um 20% zurückgegangenen Flugbewegungen, bei einer Flugzeitverminderung von nur rund 3%, zeigen einen deutlichen Trend zu längeren Flügen. Es bleibt offen, ob für diese Entwicklung das gute Flugwetter ausschlaggebend war oder wie weit auch die Vermeidung der hohen Landegebühren dazu beigetragen hat.

Die neue Cessna Skywagon 207 der Alpar  
(P. Schüpbach, Belp)



Die Bildung von individuellen Flugzeughaltergruppen übt zumindest vorübergehend einen nachteiligen Einfluss auf die Flugzeugvermietung der Alpar aus. Längerfristig müsste mit Auswirkungen auf die Bereithaltung eines vielen Ansprüchen Rechnung tragenden Flugzeugangebotes – vom modernen Trainingsflugzeug bis zur radionavigatorisch gut ausgerüsteten Reisemaschine – gerechnet werden.

Durch Ausrüstung unserer vier AS 202 Bravo mit Spezial-Schalldämpfern wurde die Lärmbelastung in der Schulvolte reduziert



## Bilanz per 31. Dezember 1976

### Aktiven

#### *Umlaufvermögen*

Kasse	7 045.—
Postcheck	20 065.01
Banken	201 740.38
Wertschriften kurzfristig	52 400.—
Debitoren	328 007.25
Verrechnungssteuer	9 662.11
Subventionen Kanton und Stadt	234 760.70
Materialvorräte	97 538.55
Transitorische Aktiven	93 787.95

#### *Anlagevermögen*

Hochbauten	379 356.—
Einrichtungen und Geräte	22 413.50
Flugzeuge und Linktrainer	309 001.—
Fahrzeuge	7 625.—
Wertschriften	200 780.75
	<u>1 964 183.20</u>

### Passiven

#### *Fremdkapital*

Kreditoren	405 202.75
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	234 549.60
Vorausmiete Luftamt	60 000.—
Fürsorgeeinrichtung Alpar	124 601.75
Darlehen	54 000.—
Transitorische Passiven	27 201.15

#### *Eigenkapital*

Aktienkapital	565 000.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	29 159.84
Rückstellungen Platzbetrieb	283 835.90
Delkredere	180 632.21

---

1 964 183.20

Barkautionen Fliegerschule	70 305.75
Versicherungswert Anlagen	3 320 000.—

### Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1976

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
<b>Flugplatzbetrieb</b>	Personalaufwand	845 820.55	
	Betriebsaufwand	826 371.85	
	Betriebsertrag		927 436.20
	Nebenertrag		59 995.50
	Betriebsbeiträge: – Kanton Bern		342 380.35
	– Stadt Bern		342 380.35
		<hr/> 1 672 192.40	<hr/> 1 672 192.40
<b>Flugbetrieb</b>	Personalaufwand	206 842.75	
	Betriebsaufwand	702 978.90	
	Betriebsertrag		926 811.35
	Betriebsgewinn	16 989.70	
		<hr/> 926 811.35	<hr/> 926 811.35

### Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1976 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 zu genehmigen.

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

Bern, 16. Mai 1977

Die Kontrollstelle:  
sig. F. Brignoni      sig. K. Brönnimann

## **Verwaltung**

Die Abklärung der durch den seinerzeitigen Buchhalter begangenen Veruntreuungen beanspruchte erhebliche Zeit. Sie wurde durch Spezialisten der Kantonalen Finanzkontrolle und Polizeiorgane durchgeführt. Neben beträchtlichen materiellen Verlusten ist auch das Ansehen der Gesellschaft geschädigt worden.

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 7 Sitzungen des Ausschusses und 4 Sitzungen des Gesamtrates. Zusätzliche Verhandlungen verursachte die Wahl eines neuen Direktors. Die 28. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1975 musste angesichts der durch die Aufdeckung von Unregelmässigkeiten in der Buchführung entstandenen ausserordentlichen Lage auf den Herbst verschoben werden. Sie wurde unter dem Vorsitz des geschäftsführenden 1. Vizepräsidenten, Herr Regierungsrat H. Huber, am 21. Oktober 1976 im Flugplatzrestaurant auf dem Belpmoos abgehalten und war von 65 Aktionären besucht, welche 4817 eigene und vertretene Aktien vereinigten (85,3% des Aktienkapitals). Hauptgegenstände bildeten verständlicherweise die noch nicht überblickbaren Verfehlungen und die ausserordentlichen Ersatzwahlen zufolge von zwei Austritten aus dem Verwaltungsrat.

Mit dem Dank für die geleisteten Dienste wurden die Demissionen der Herren Dr. G. Schürch und Prof. W. Furrer entgegengenommen. Von besonderer Wichtigkeit war die Wiederbesetzung des Präsidiums nach mehr als zweijähriger Vakanz durch den neu in den Verwaltungsrat gewählten Herrn Nationalrat Urs Kunz. Anstelle von Dr. G. Schürch wird der ebenfalls neu gewählte Notar P. Gfeller die Stadt im Verwaltungsrat vertreten. Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt. Die Versammlung

genehmigte den Jahresbericht und die Jahresrechnung und folgte den weiteren Anträgen des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle.

Vorgängig der Generalversammlung waren die Aktionäre zum traditionellen Rundflug eingeladen, an welchem 32 Personen teilnahmen.

## **Finanzielles**

Bei einem Gesamtaufwand von 2,6 Millionen Franken sind 1976 die Personalkosten um 8% zurückgegangen. Am Jahresende waren 20 Personen fest und 5 teilzeitlich angestellt. Der Betriebsaufwand erscheint dadurch erhöht, dass 1975 die Liegenschaftsrechnung keine Abschreibungen enthielt und zudem ihr Ergebnis noch nach dem Nettoprinzip im Gesamtumsatz erschien.

Die konsequent getrennten Rechnungsergebnisse der beiden Betriebsabteilungen hielten sich im Rahmen des Budgets. Im Flugplatzbetrieb konnten Abschreibungsrückstände trotz etwas gekürzten Subventionen teilweise aufgeholt werden. Dringend gewordene werterhaltende Arbeiten an den Anlagen werden im Jahre 1977 weiterzuführen sein, um grössere Substanzverluste zu vermeiden.

Die Abteilung Flugbetrieb erzielte mit einem Personal- und Betriebsaufwand, der gegenüber 1975 um 22 bzw. 3% niedriger war, einen Betriebsgewinn von rund 17 000 Franken. Dabei hielten sich Unterhaltskosten und Abschreibungen im Vorjahresrahmen.

## **Ausblick**

Wechsel in der Führung tragen in der Regel zu einer Objektivierung bestehender Situationen bei. Die Übernahme des Präsidiums durch Nationalrat U. Kunz im Herbst 1976 und



die Neubesetzung des Direktorpostens auf Jahresbeginn bieten Voraussetzungen dafür, die stark politisierte Diskussion in der Berner Flugplatzfrage zunächst in eine sachlichere Phase der Standortbestimmung und Zielsetzung überzuführen.

Die im Bericht der Expertengruppe Kunz vom Mai 1975 aufgeführten Empfehlungen bedürfen einer von Emotionen befreiten sorgfältigen Prüfung und müssen jetzt zu längst fälligen Entscheiden führen. Bereits ist ein wichtiges Postulat realisiert worden: der Bundesrat hat sich bereit erklärt, mit einer Entschädigung für die im Bundesinteresse stehende Benützung des Flughafens Bern einen Beitrag an die jährlichen Betriebsfehlbeträge zu leisten. Dies bedeutet nicht nur eine finanzielle Entlastung für die bisherigen beiden Subventionsgeber Kanton und Stadt Bern, sondern gibt auch der Existenzberechtigung eines Flugplatzes der Bundesstadt zusätzliches Gewicht.

Für das Einzugsgebiet steht das volkswirtschaftliche Interesse an der fortgesetzten Verkehrsbereitschaft des Belpmooses im Vordergrund. Die Bedeutung direkter Flugverbindungen mit dem Ausland für eine Weiterentwicklung der Region und insbesondere ihres Fremdenverkehrs wird durch alle bisherigen Expertisen bestätigt. Das Weiterbestehen des Luftverkehrs in Bern hängt aber davon ab, dass Pistenlänge und Landehilfen den Ansprüchen gängiger Kurzstreckenflugzeuge genügen.

Die DAN AIR erwartet auf der direkten Fluglinie Bern-London für 1977 noch eine Verkehrszunahme. Sie stellt aber auch fest, dass die Konkurrenzfähigkeit der bisher eingesetzten Propellerturbinenflugzeuge ständig abnimmt und macht daher die weitere Bedienung von Bern davon abhängig, dass auf dieser Linie spätestens zu Beginn der achtziger Jahre Strahlflugzeuge eingesetzt werden können.

Es liegt daher jetzt auch an Bern, die zielstrebige englische Fluggesellschaft durch eine zeitgemässe Verbesserung der operationellen Voraussetzungen zu unterstützen und bei der Stange zu halten. Nur so könnten auf die Dauer noch weitere Luftverkehrsvorhaben gefördert und zugleich ein besseres Kosten/Nutzen-Verhältnis erwartet werden. Diese wirtschaftliche Zielsetzung muss aber auch mit vertretbaren Forderungen der Umwelt in Einklang gebracht werden. Hier einen vernünftigen Interessenausgleich zu finden, ist letztlich Aufgabe der Politik.

Die Flugplatzfrage im Belpmoos tritt im Hinblick auf die Konzessionserneuerung von 1981 in eine entscheidende Phase. Diese Erneuerung isoliert zu betrachten und sich den dringenden Bedürfnissen für die Erhaltung einer angemessenen Unabhängigkeit in der regionalen Luftfahrt zu verschliessen, wäre verhängnisvoll. Es ist daher nicht zu erwarten, dass Bund, Kanton und Stadt Bern eine Schliessung des Belpmooses ohne ebenbürtige Alternative verantworten könnten. Die für eine zukunftsbewusste Politik notwendigen Entscheidungsgrundlagen rasch und konkret vorzubereiten ist eine der Hauptaufgaben, die der neuen Führung der Alpar gestellt sind.

Bern, 18. Mai 1977

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,  
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der I. Vizepräsident:      Der Direktor:



H. Huber



H. Pfändler

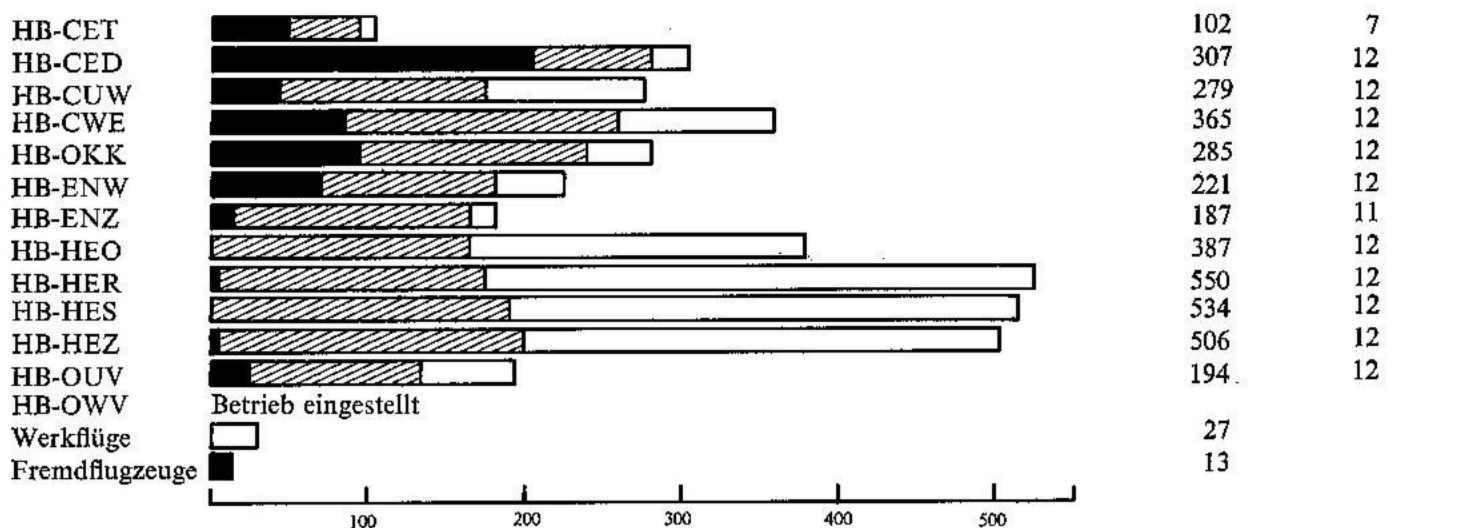
**Motorflugbetrieb der Alpar  
Jahresleistungen 1976**

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1976	1975	1976	1975	1976	1975
<b>1. Gewerbmässige Flüge</b>						
- Rundflüge	546	714	996	1 058	2921	2973
- Taxiflüge	27	42	21	30	84	137
- Fotoflüge	34	68	47	34		
<b>2. Schulflüge</b>	1685	2547	11 678	18 113		
<b>3. Flugzeugvermietung</b>	1644	1693	2 837	2 540		
<b>4. Werkflüge</b>	30	20	70	82		
<b>Total Motorflug</b>	<b>3966</b>	<b>5084</b>	<b>14 849</b>	<b>21 857</b>	<b>3005</b>	<b>3110</b>

**Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1976**

Immatrikulation

■ Gewerbmässig    ▨ Vermietung    □ Schule



### Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1976

<i>Flugzeugtyp</i>	<i>Immatrikulation</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor (PS)</i>	<i>Radio/Nav.</i>	<i>Verwendung</i>
Cessna 207 Skywagon	HB-CET	1976	7	300	F K O T	S V G
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	F K O	S V G
Cessna 172	HB-CUW	1970	4	145	F K O	S V G
Cessna 172	HB-CWE	1972	4	150	F K O	S V G
Piper Arrow II	HB-OKK	1973	4	200	F K O	S V G
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200	F K O	S V G
Beech Musketeer Sport III	HB-ENZ	1966	4	150	F O	S V G
AS 202 Bravo	HB-HEO	1973	3	150	F O	S V
AS 202 Bravo	HB-HER	1974	3	150	F O	S V
AS 202 Bravo	HB-HES	1974	3	150	F O	S V
AS 202 Bravo	HB-HEZ	1975	3	150	F O	S V
Piper Cub J-3	HB-OUV	unbekannt, 1970*	2	90	F	S V
Piper Cub J-3	HB-OWV	1944, 1966*	2	90	F	S V

F Funk (Radiotelefonie)  
 K Radiokompass  
 O VOR  
 T Transponder

S Schulung  
 V Vermietung  
 G Gewerbsmässig

\* Flugzeug total revidiert.



Ungewöhnliche Luftfracht aus England: Seehunde für den Tierpark Dählhölzli in Bern