



ALPAR 1977  
JAHRESBERICHT

**Flughafen Bern Verkehrsausweis 1977**

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	1977	1976	1977	1976	1977	1976
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	623	566	14 749	14 042	23 537	14 716
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	0	10	0	367	0	11
3. Bedarfsverkehr						
-- Rundflüge	2 338	2 628	4 071	3 904		
-- Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	1 474	1 347	2 096	1 410	9 499	24 784
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Luftamtflüge	3 761	3 692	810	850		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 452	1 450	252	152		
*7. Privatflugwesen	26 600	26 656	22 248	23 206		
*8. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	992	1 305	136	160		
*9. Motorflugschulung	43 168	41 740	2 290	2 114		
10. Segelflugschulung	2 326	2 950				
11. Segelflugtraining	2 930	3 582				
<b>Gesamter Luftverkehr</b>	<b>85 664</b>	<b>85 926</b>	<b>46 652</b>	<b>46 205</b>	<b>33 036</b>	<b>39 511</b>
<i>Davon:</i>						
gewerbsmässig	4 435	4 551	20 916	19 723	33 036	39 511
nicht gewerbsmässig	81 229	81 375	25 736	26 482	0	0

\* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

# Alpar Jahresbericht 1977

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
49. Jahresbericht

## Organe 1977

### Verwaltungsrat

Präsident:	*U. Kunz, Nationalrat, Thun
Vizepräsident:	*H. Huber, Regierungsrat, Bern
Mitglieder:	*Dr. M. Frölicher, Direktor, Bern
	*P. Gfeller, Notar, Bern
	*E. Hegner, Direktor, Bern
	*J. Sprenger, Ingenieur, Bern
	Dr. H. Elmiger, Fürsprecher, Bern
	A. Hebeisen, Gemeinderat, Thun
	Dr. P. Legler, Direktor, Bern
	P. Müller, Beauftragter für Wirtschaftsfragen, Bern
	E. Sieber, Verkaufsleiter, 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:	Dr. R. Zahnd, Toffen
-----------	----------------------

## Einleitung

Bei weitgehend normalem Arbeitsablauf war 1977 ein Jahr der innerbetrieblichen Entwicklung. Die mit dem Wechsel in der Geschäftsleitung verbundene Standortbestimmung liess rasch einmal die zu verfolgenden Hauptziele erkennen:

- Die Stärkung der Alpar als Betriebsgesellschaft und als Instrument der bernischen Luftfahrtspolitik;
- die Sicherung der Luftverkehrsbereitschaft im Hinblick auf die Konzessionserneuerung 1981;
- die Zusammenarbeit mit allen am Flughafen Tätigen und Interessierten sowie die Berücksichtigung der Umwelt.

Betriebswirtschaftlichkeit, Planung und Kooperation sind Voraussetzungen für jede weitere Entwicklung des Unternehmens. Darauf waren auch die Organisation und die tägliche Betriebsführung auszurichten. Das Schwergewicht wurde dabei auf erhöhte Selbständigkeit und Verantwortung der einzelnen Chargen gelegt. Die personelle Betriebsorganisation ist auf Seite 13 dargestellt. Zum bisher Erreichten haben das Verständnis, der Leistungswillen und die Beweglichkeit aller Mitarbeiter entscheidend beigetragen.

## Betrieb

Die Produktion im Belpmoos, gemessen an den gesamten Verkehrsleistungen, erreichte mit rund 86 000 Flugbewegungen und 47 000 Passagieren die Höhe des Vorjahres. Dabei hat sich auch die Zusammensetzung der Verkehrsarten nicht wesentlich verändert. Insbesondere lagen die rund 34 000 Schulbewegungen mit Motorflugzeugen wieder unter der politischen Richtgrösse 1969. Der Schulbetrieb der Alpar wies 12% weniger Bewegungen auf als im Vorjahr. Hier wie in anderen Sparten wirkten sich die aus Lärnrücksichten verkürzten Betriebszeiten des Flughafens aus. Die wirtschaftlichen Jahresergebnisse sind im Rahmen der gegebenen Aufgaben und Beschränkungen zu beurteilen. Im Platzbe-

trieb ist eine erhebliche Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit solange nicht zu erwarten, als das Ungenügen der technischen Anlagen eine Zunahme der einträglichen Luftverkehrskategorien verunmöglicht. Landung und Abfertigung eines einzigen Kursfluges bringen dem Flughafen ebensoviel Ertrag wie 120 Landungen des übrigen Verkehrs. So entspricht die Zunahme des Betriebsertrages 1977 von rund 65 000 Franken auch gerade den Einnahmen, die eine Kursvermehrung der DAN-AIR sowie eine Serie von technischen Landeversuchen mit gleichartigen Flugzeugen gebracht haben.

Umgekehrt ist die Rechnung eines Dienstleistungsbetriebes mit vorwiegend festen Kosten auch empfindlich auf Verkehrsrückgänge. So mussten im Berichtsjahr anfallende Mehrerträge zum Teil gerade wieder als Rückstellungen für den Fall eines vorzeitigen Rückzuges der DAN-AIR verwendet werden, da dafür kein Ausgleich über höhere Betriebsbeiträge zu erwarten wäre. Die Erhaltung der Betriebsbereitschaft selbst erforderte die dringliche Vornahme von längst fälligen Reparatur- sowie von bescheidenen Verbesserungsarbeiten an Pisten und Gebäuden. Teilweise wurden dadurch in schlechteren Jahren entstandene Substanzverluste aufgeholt und die Sicherheit des Betriebes erhöht.

Die Abteilung Flugbetrieb wird rechnungsmässig getrennt als «profit center» geführt. Trotz wetterbedingter Unterbeschäftigung im 1. Semester war sie im Berichtsjahr wieder gewinnbringend. Dazu mussten Kosten und Investitionen laufend im Blick auf die Ertragslage gesteuert werden.

### *Planung*

Neben der Führung des Betriebes war die Geschäftsleitung ganzjährig mit Planungs- und Projektarbeiten beschäftigt. Im Februar wurde den massgebenden Behörden das «Konzept 81» vorgelegt. Darin sind Ziele, Randbedingungen und Vorgehen umrissen, die für eine sachliche Abklärung und politische Beurteilung der Flugplatzfrage gelten sollen. Im Kern steht die Absicht, die Luftverkehrsbereitschaft durch einen massvollen Ausbau der im Belpmoos vorhandenen Anlagen zu erhalten. Ein solcher Plan kann

von der Alpar nur im Einvernehmen mit den auftraggebenden Hauptaktionären verfolgt werden. Soweit wurde dem Konzept auch zugestimmt.

Im Mai hat eine kleine Gruppe von erfahrenen Fachleuten die Untersuchung und Bearbeitung der Projektgrundlagen in Angriff genommen. In 17 Arbeitssitzungen und zahlreichen Einzelbesprechungen wurden die operationellen und technischen Abklärungen bis zur Stufe eines Studienprojektes vorangetrieben. Ein Bericht mit Einschluss der entscheidenden Lärm-, Wirtschafts- und Finanzfragen soll den Behörden im Sommer 1978 vorgelegt werden.

### *Aussenbeziehungen*

Das Belpmoos ist gemeinsamer Stützpunkt und Arbeitsplatz für vielgestaltige fliegerische und gewerbliche Organisationen. Die Förderung der gegenseitigen Verständigung und Zusammenarbeit muss daher auch ein Anliegen des Flughafenhalters sein. Im Laufe des Jahres wurden Kontakt und Kooperation mit allen Benutzergruppen und Betrieben intensiviert. Der praktisch hinfällig gewordene Vertrag mit dem Berner Acro-Club wurde in eine neue Vereinbarung übergeführt, die u. a. eine koordinierte Lärmkontrolle sowie eine rationellere Verwendung des Flugmaterials vorsieht. Die Verbindung zum Verein «Pro Belpmoos» ist ebenfalls verstärkt worden.

Neben der engeren Verbindung mit den Freunden wurde auch eine bessere Verständigung mit den Gegnern des Flughafens gesucht.

## Luftverkehr

### Linienverkehr

Auf der regelmässigen Flugverbindung zwischen Bern und London sind die Verkehrsergebnisse der DAN-AIR mit 15 518 Passagieren um 2% und mit 23,5 Tonnen Fracht um 60% höher ausgefallen. Dabei konnten 14 749 Fluggäste auf 623 Kursen im Belpmoos gezählt werden. Weitere 769 wurden auf 34 Kursen über Basel umgeleitet. Die Regelmässigkeit für Bern war mit 93% etwas besser als im Vorjahr. Von insgesamt 668 geplanten Kursen mussten 10 (1,5%) aus Wettergründen über Basel geführt werden. Für die übrigen Umleitungen sowie für 11 Kursausfälle galten technisch-operationelle und kommerzielle Gründe.

Der Jahresbetrieb der DAN-AIR wurde nach folgendem Flugplan abgewickelt:

Flugplanperiode und Flugtage (Ortszeiten)	London- Gatwick ab	Bern- Belp an	Bern- Belp ab	London- Gatwick an
<i>Winter</i>				
1. Jan. bis 19. März				
Mo Di Do Fr So	09.30 <sup>1</sup>	12.55	13.25	14.50 <sup>1</sup>
<i>Sommer</i>				
20. März bis 23. Okt.				
Mo Di Mi <sup>2</sup>				
Do Fr Sa <sup>2</sup> So	09.30	11.55	12.25	14.50
Do <sup>2</sup> So <sup>2</sup>	15.30	17.55	18.25	20.50
<i>Winter</i>				
24. Okt. bis 31. Dez.				
Mo Mi Fr So <sup>3</sup>	09.20 <sup>1</sup>	12.50	13.30	15.00 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Englische Ortszeit im Winterflugplan GMT bis 18. März und ab 24. Oktober.

<sup>2</sup> Mi ab 6. April, Sa ab 14. Mai bis 24. September, Do ab 26. Mai bis 29. September, So ab 29. Mai bis 25. September.

<sup>3</sup> So ab 18. Dezember.

Durch doppelte Führung der Donnerstags- und Sonntagskurse ist das Angebot im Sommer gegenüber dem Vorjahr von 7 auf 9 Wochenflüge gesteigert worden. Die Nachfrage konnte damit nicht Schritt halten. Zwar hat sich die Verbindung London-Bern gegenüber dem rückläufigen Gesamttourismus aus England noch resistent gezeigt. Trotz leichter Verkehrszunahme ist aber die durchschnittliche Besetzung pro Flug von 27 auf 24 Passagiere zurückgegangen. Weiter verschlechterte englische Wirtschafts- und Wechselkursverhältnisse sowie ein für das hiesige Verkehrsaufkommen (Geschäftsreisen) ungünstiger Flugplan haben dazu beigetragen. Längerfristig ist jedoch entscheidend, dass die Konkurrenzfähigkeit der älteren Turbo-Propellerflugzeuge Hawker-Siddeley 748, die im Belpmoos gerade noch operieren können, im internationalen Reiseverkehr progressiv abnimmt. Insbesondere lässt sich damit das Niveau der Flugpreise für Gruppenreisen, wie es durch den Einsatz grösserer und wirtschaftlicherer Strahlflugzeuge möglich geworden ist, nicht mehr einhalten. Die DAN-AIR hat auf diese Entwicklung schon seit einiger Zeit hingewiesen, aber auch die Bereitschaft erklärt, mit ihren moderneren Flugzeugen vom Typ BAC-111 einen entsprechend ausgebauten Flughafen weiter zu bedienen. Angesichts der wirtschaftlich verschlechterten Betriebsergebnisse auf der Berner Linie sah sie sich zunächst gezwungen, an den Flugplänen 1978 wieder Abstriche vorzunehmen. Trotz unseren Einsprachen ist die Zahl der Wochenflüge im Sommer von 9 auf 5 reduziert worden. Davon erhofft man sich ein günstigeres Kosten-Ertrags-Verhältnis. Neuerdings wird nun die DAN-AIR-Verbindung mit Bern auch dadurch gefährdet, dass die British Airways mit modernen Flugzeugen als zweite Gesellschaft ebenfalls Flüge von Gatwick in die Schweiz anbietet. Dies hat die DAN-AIR gegen Jahresende veranlasst, in Bern auf eine Klärung der Flugplatzfrage zu dringen. Sie stellt sich dabei auf den Standpunkt, dass eine defizitäre Weiterführung der Linie ohne Aussicht auf Einsatzmöglichkeiten eines konkurrenzfähigen und wirtschaftlichen Flugmaterials oder ohne entsprechende Ausfallgarantien über 1978 hinaus nicht tragbar sei.

Der Verwaltungsrat hat von dieser weiteren Verschärfung der Lage im Linienverkehr Kenntnis genommen, die möglichen Kon-

sequenzen erörtert und die massgeblichen Behörden entsprechend orientiert. Entscheidungen über die Zukunft der Verbindung Bern–London werden im Laufe des Jahres 1978 im Gesamt-rahmen unserer Planung zu treffen sein.

Unter den gegebenen Verhältnissen konnten im Jahre 1977 weder zusätzliche Liniendienste noch Ansätze zum Pauschalreise- oder Frachtverkehr etabliert werden. Dahingehende Interessen und Erkundigungen einzelner Gesellschaften sowie eigene Bemühungen um eine wirtschaftliche Belebung des Flughafens endeten jeweils an seinem technischen Ungenügen. Um so mehr verdient ein Versuch der Firma Gribair Erwähnung, mit zweimotorigen Geschäftsreiseflugzeugen zweimal wöchentlich eine Verbindung mit München anzubieten.

DAN-AIR im Winter

#### *Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, Regierungsflüge*

Der direkte Verkehr mit dem Ausland durch Luftfahrzeuge der unteren Gewichtskategorien im gewerbsmässigen und privaten Einsatz ist gegenüber dem Vorjahr um 9% auf 3077 Bewegungen angestiegen. Davon benützten auf 1610 Flügen 2636 Passagiere im Ausland immatrikulierte Flugzeuge. Die am häufigsten vertretenen Herkunfts- und Bestimmungsländer waren Deutschland und Frankreich (70%), gefolgt von Italien, Österreich und England (20%). Im gewerbsmässigen internationalen Verkehr flogen 38 Gesellschaften, wovon 24 ausländische, mit 88 verschiedenen Flugzeugen 255mal das Belpmoos an.





## MLS-Landehilfe im Versuch

Der als Privatverkehr erfasste Einsatz firmeneigener Geschäftsflugzeuge hat mit 68 Firmen und 111 verschiedenen Flugzeugen 355 Anflüge im Belpmoos gebracht, das sind 40% mehr als im Vorjahr. Bemerkenswert ist dabei der wachsende Anteil von Strahlflugzeugen der zweiten Generation mit leiseren Triebwerken.

Die Schweizerische Rettungsflugwacht beförderte auf 42 Transporten mit Lear Jets 50 Patienten und flog von der Basis Belpmoos aus 68 Helikoptereinsätze mit 68 Patienten.

Der mit der Landeshauptstadt verknüpfte Verkehr von Regierungsvertretungen musste aus Platzgründen zum grössten Teil wieder über Zürich und Genf geplant oder umgeleitet werden. Ausnahmen waren direkte Anflüge mit kleineren Transportflugzeugen wie beim Staatsbesuch des deutschen Bundespräsidenten Scheel (VFW 614) und anlässlich einer Privatreise der Gattin des mexikanischen Staatspräsidenten (Gulfstream II).

Jede Weiterentwicklung des Luftverkehrs im Belpmoos setzt die Ausrüstung mit zeitgemässen radioelektrischen Landehilfen voraus. Gerade im Hinblick auf die hügelige Umgebung hat vom 18. November bis zum 12. Dezember die englische Zivilluftfahrtbehörde ein Mikrowellen-Landesystem (MLS) erprobt, das für die zukünftige Technik repräsentativ ist. Dabei konnte in 199 Flügen die Funktionstüchtigkeit auch in unseren Verhältnissen nachgewiesen werden. Darüber hinaus wurden, erstmals in der Schweiz, 40 vollautomatische Anflüge und Landungen ausgeführt.

## Flugplatzbetrieb

### *Anlagen und Ausrüstung*

Die in früheren Jahren aufs äusserste getriebene Zurückhaltung hat sowohl im Unterhalt wie auch in der technischen Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu grösseren Rückständen geführt. Die

Sorge um das Gesellschaftsvermögen und die Pflicht zur Betriebsbereitschaft machten es daher im Berichtsjahr notwendig, angemessene Verbesserungen einzuleiten.

Im Bereich der Tiefbauten wurden eine örtliche Senkung der Piste korrigiert, sämtliche Rollflächen neu versiegelt und markiert sowie der Abstellplatz für Tankwagen mit einem Ölabscheider auch gegen Unfälle abgesichert. Die aus Lärmgründen festgelegte Vorzugsrichtung Südost für Start- und Landebewegungen machte einen neuen Aufbau des Kontrollturms notwendig. Die Herstellung und Installation einer vom Turm aus gesteuerten Pistenanzeige hängt damit zusammen. Als zusätzliche Landehilfe bei schlechten Sichtverhältnissen wurde eine Anflugwinkelbefeuerung (AVASIS) eingebaut. Damit wird die Gefahr, aber auch die Lärmbelastung von Fehlanflügen vermindert.

Bei den Hochbauten ist die Erneuerung von Fassadenverkleidungen an Abfertigungs- und Bürobaracken unvermeidlich geworden. Dabei zeigte sich, dass bereits auch tragende Konstruktionsteile von Fäulnis angegriffen waren. Ebenso mussten durchgerostete Hangardächer ersetzt, die Fahrzeugwerkstatt renoviert und das Zollbüro umgebaut werden.

Diese und laufende Unterhalts- oder Erneuerungsarbeiten wurden soweit technisch möglich in eigener Regie ausgeführt und haben zur vollen Auslastung wie auch zur beruflichen Förderung unserer Betriebsdienste beigetragen.

### *Flugaufsicht*

Der Flughafenleitung sind die Funktionen der Flugpolizei durch die Konzession übertragen. Die Überwachung und Durchsetzung der Verkehrsvorschriften erfolgte im üblichen Rahmen, wobei das Schwergewicht auf Sicherheit und Lärmbekämpfung gelegt wurde. Abgesehen von kleineren Unfällen ohne Personenschaden waren keine besonderen Einsätze notwendig. Mit der Erteilung von 28 Ausnahmegewilligungen wurden die normalen Betriebszeiten nur selten und jeweils geringfügig überschritten. Es wurden 13 Lärmklagen behandelt.

### *Flugverkehrsleitung und Lärmbekämpfung*

Die durch die Radio-Schweiz AG mit 10 Angestellten betriebenen Dienste schliessen auch die Fluginformation und Wetterberatung ein. Sie haben im Betriebsjahr neben der Verkehrssicherheit vermehrt auch die operationellen Lärmbekämpfungsmassnahmen unterstützt. Die sichere und präzise Einhaltung der im Anhang 5 zum Betriebsreglement festgelegten und zum Teil freiwillig verbesserten Routen und Verfahren setzt eine zentrale Flugführung voraus. Auswirkungen im praktischen Betrieb brachten u. a. die auf 60% reduzierten Ausflüge in Richtung Bern.

Die Zahl der mit Funk gesicherten Flugbewegungen lag mit 88 901 etwas tiefer als 1976 (89 711). Dabei hielten sich Höhe und Verteilung der Verkehrsspitzen ebenfalls im Vorjahresrahmen. In Verbindung mit der zunehmenden Flugdisziplin liess sich die Umweltbelastung soweit unter Kontrolle bringen, dass zu Jahresende auch in der kantonalen Fluglärmkommission gewisse Verbesserungen zugestanden worden sind.

### *Verkehrs- und Betriebsdienst*

Passagierbetreuung und Flugzeugabfertigung im Linienverkehr blieb die Hauptaufgabe des Verkehrsdienstes, der die erhöhte Kurszahl der DAN-AIR mit unverändertem Personalbestand reibungslos meisterte. Daneben wurden diese Leistungen vermehrt auch vom allgemeinen Verkehr mit Reiseflugzeugen in Anspruch genommen. Durch gezielte Instruktion sind die Leistungsfähigkeit und die Beweglichkeit in den Kundenbeziehungen gefördert worden. Ebenso hat sich die gute Zusammenarbeit mit einsatzfreudigen und erfahrenen Beamten der Pass- und Zollkontrolle ausgewirkt.

In ihrem 10. Betriebsjahr wurde die PTT-Zubringerverbindung mit dem Hauptbahnhof von 34% der Linienpassagiere benützt (5027 gegenüber 4079 im Vorjahr). Ebenfalls mit PTT-Cars sind die Umleitungen über Basel bedient worden. Gesamthaft warfen diese Dienste wieder einen kleinen Überschuss ab. In Richtung Berner Oberland haben andererseits zahlreiche Gruppenreisende

einen direkten Anschluss mit privaten Cars gefunden. Dabei lassen allerdings die Strassenverhältnisse im Nahbereich des Flughafens immer mehr zu wünschen übrig.

Bei wenig verändertem Linienverkehrsaufkommen und nachteiligen Währungsverhältnissen hat der einträgliche Verkauf von zollfreien Waren mit 36 000 Franken den Vorjahresumsatz leicht überschritten. Dagegen wurde der unrentable Kioskbetrieb eingestellt.

Gegenüber dem Vorjahr hat der Treibstoffausschank der Shell beim Flugbenzin wieder um 14% auf rund 670 000 Liter, beim Flugpetrol sogar um 21% auf rund 1 Million Liter zugenommen.

Der eigene Betriebsdienst wurde, neben den schon erwähnten Arbeiten an den Anlagen, vor allem durch die Mithilfe bei Flugzeugbewegungen am Boden beansprucht. Daran waren die Dienste für DAN-AIR sowie das Einweisen und Einstellen anderer Flugzeuge etwa hälftig beteiligt. Von 111 im Belpmoos stationierten Flugzeugen sind derzeit 51 bei der Alpar untergebracht. Hier lässt sich die akute Platznot nur noch durch die Erstellung eines weiteren Hangars beheben.

Bei der winterlichen Pistenbereitstellung wurden in 21 Einsätzen rund 55 000 m<sup>3</sup> Schnee, entsprechend der Ladung von 10 000 Lastwagen, geräumt. Der Feuerwehr- und Rettungsdienst musste

#### Pistenausbesserung



19mal wegen Zwischenfällen oder leichteren Unfällen im Flugbetrieb ausrücken. Mit 5 Einsatzübungen und zusätzlichen Instruktionkursen wurden die Bereitschaft und die Gerätehandhabung weiter gefördert.

## Flugbetrieb

### Personal

Im Flugbetrieb waren wiederum drei hauptamtliche Fluglehrer eingesetzt. Einer davon ist der Abteilung fest zugeteilt und führt sie technisch und kommerziell weitgehend selbständig. Die beiden anderen sind in der Funktion von Flugpolizeibeamten beim Platzbetrieb eingegliedert, der sie dem Flugbetrieb nach Bedarf zur Verfügung stellt und entsprechend verrechnet. Verkauf, Kundendienst und Administration wurden durch zwei Mitarbeiter besorgt.

Zur Bewältigung des gewerbsmässigen und des Schulflugbetriebes mussten auch im Berichtsjahr nebenamtliche Piloten beigezogen werden. Dieses Kader wurde für Rundflüge von 12 auf 22 und für die Schulung von 6 auf 11 Piloten erhöht, um die notwendige Kapazität und Flexibilität im Einsatz der Flugzeuge zu schaffen. Die Kurse der Fliegerischen Vorschulung (FVS) wurden fast ausschliesslich von den hauptamtlichen Fluglehrern durchgeführt.

### Flugzeugpark

Mit 11 Flugzeugen war die Flotte um 2 Einheiten kleiner als im Vorjahr. Der zweite Musketeer Sport konnte im Herbst verkauft werden. Die Flugschulung wurde ausschliesslich auf dem Typ AS 202 BRAVO durchgeführt. Um der Nachfrage nach diesem ebenso bewährten wie beliebten Schul- und Trainingsflugzeug in Zukunft genügen zu können, wurde im Laufe des Jahres eine fünfte Einheit bestellt. Die Kapazität für gewerbsmässige Flüge blieb unverändert.

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

### Produktion

Mit 3870 Flugstunden wurde das Ergebnis 1976 um 1% unterschritten und das eher optimistische Budgetziel um 14% verfehlt. Dagegen konnte ungünstigen äusseren Umständen zum Trotz der Abwärtstrend der Vorjahre durch Anpassung der zum Teil überhöhten Preise aufgehalten werden. Dabei haben sich die Anteile der einzelnen Betriebssparten wenig verändert:

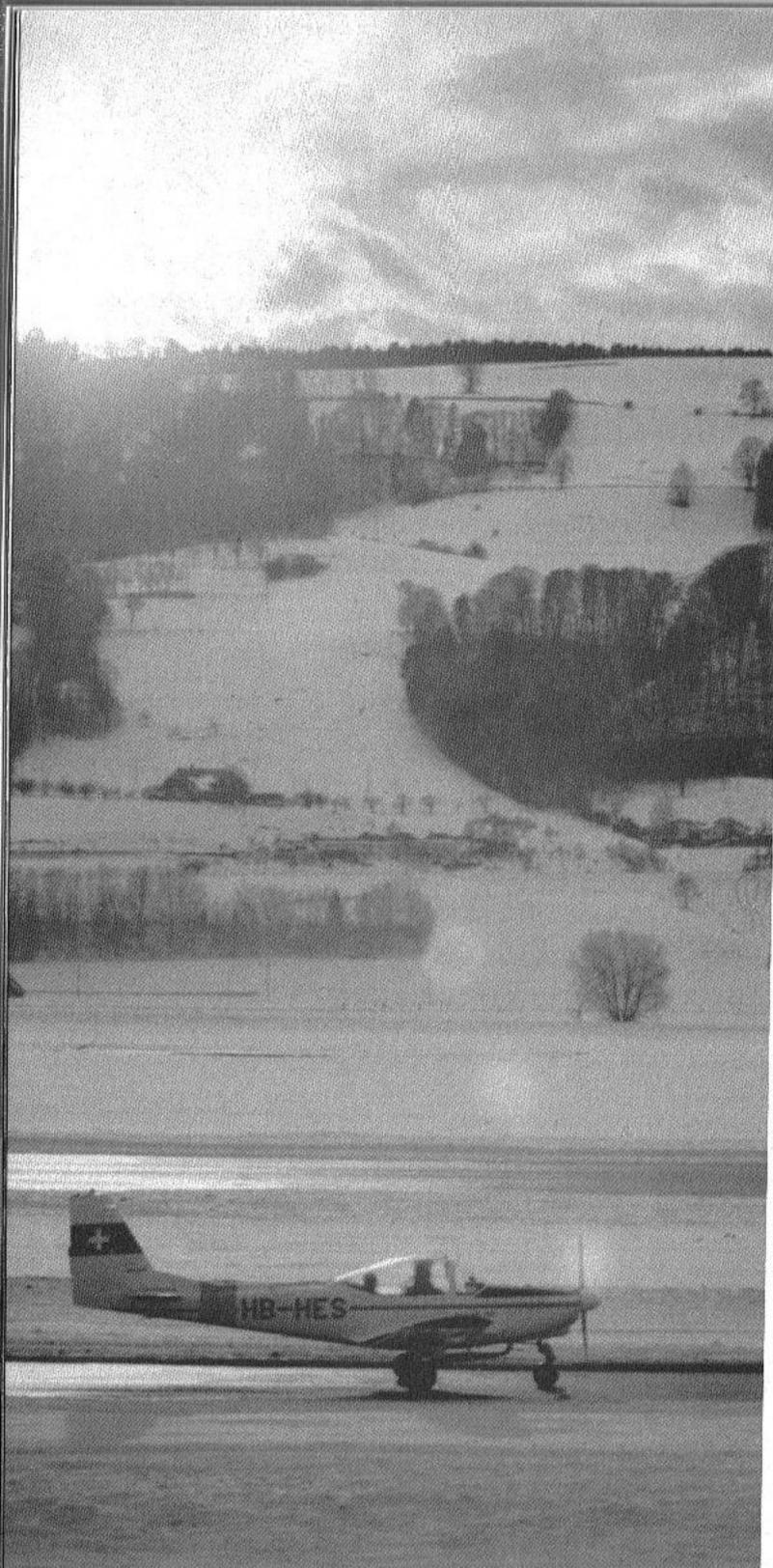
<i>Anteil an den Gesamtflugstunden</i>	1977	1976
– Motorflugschulung*	44,2%	42,5%
– Flugzeugvermietung	39,0%	41,5%
– Gewerbsmässige Flüge	16,2%	15,3%
– Werkflüge	0,6%	0,7%
	100,0%	100,0%
*Davon FVS-Schulung	19,3%	22,3%

Die detaillierten Flugleistungen sind auf Seite 16 zusammengestellt.

### Flugschule

Bei einer um 13% verminderten Schülerzahl der FVS lag die Flugstundenproduktion in der Schulung um 2% höher als im Vorjahr. 43 Schüler standen in individueller Ausbildung, wovon 14 Privatpiloten und 2 Berufspiloten brevetiert wurden.

Im Laufe des Jahres zeigte sich ein vermehrtes Interesse an Theoriekursen für Privatpiloten, wobei der Unterricht aktiviert und wieder mit eigenen Theoriekursen für Berufspiloten ergänzt wurde. Ein erster Kurs diente hauptsächlich dazu, ein neues qualifiziertes Kader an Instruktoren für diese Sparte aufzubauen.



## Winterschulung

An Kursen wurden durchgeführt:

5 Kurse FVS/I	21 Schüler
3 Kurse FVS/II	25 Schüler
2 Kurse Navigation FVS	16 Schüler
3 Theoriekurse PP (deutsch)	43 Teilnehmer
1 Theoriekurs PP (französisch)	4 Teilnehmer
1 Theoriekurs B und BB	5 Teilnehmer
1 Theoriekurs Radionavigation	11 Teilnehmer
2 Kurse Migros-Klubschule	30 Teilnehmer

## Gewerbsmässige Flüge

Die um 4% erhöhte Passagierzahl bei einer Abnahme der Rundflüge um 7% ist auf den häufigeren Einsatz von Flugzeugen mit höherem Sitzangebot zurückzuführen. Dabei hat sich die neue Cessna 207 Skywagon sehr gut bewährt. Trotz den extrem schlechten Wetterverhältnissen in der ersten Jahreshälfte war es noch möglich, die Flugstundenproduktion des Vorjahres zu erreichen. Dank der Einsatzbereitschaft der nebenamtlichen Piloten konnten die nicht sehr häufigen schönen Tage voll ausgenutzt werden.

Die Nachfrage nach Rundflügen hat sich auf längere Routen verlagert. Dies wirkt sich zusammen mit dem Einsatz grösserer Maschinen in der Flugplatzumgebung lärmmindernd aus.

<i>Anteile an der Gesamtzahl von Rundflügen:</i>	1977	1976
- Stadt oder Gürbetal/Aaretal	34%	50%
- Thunersee oder Juraseen	12%	14%
- Berner Oberland	15%	13%
- Berner Alpen	14%	12%
- Matterhorn	10%	8%
- Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	15%	3%
	100%	100%

Anfragen für Taxiflüge wurden mit zahlreichen Offerten beantwortet oder an Betriebe mit zweimotorigen Flugzeugen weiterge-

leitet. In den meisten Fällen erwiesen sich aber die hierzulande hohen Kosten dieser Betriebsart als prohibitiv.

### *Flugzeugvermietung*

Wie bereits im Vorjahr sind die Flugbewegungen nochmals um 30% zurückgegangen. Bei einer Flugzeitverminderung von nur 2,5% deutet dies darauf hin, dass viele Piloten auch mit Rücksicht auf die Landegebühren längere Flüge unternehmen. Zur rückläufigen Stundenzahl in der Vermietung hat das schlechte Wetter an den Wochenenden beigetragen.

Mit der generellen Senkung der Flugstundentarife um ca. 10% wurde das Preisgefälle zu privaten Flugzeughaltergemeinschaften etwas vermindert; ohne eigentliche Absicht üben solche Gruppen doch eine fühlbare Konkurrenzwirkung aus.

Um den heutigen Anforderungen bei Anflügen auf grösseren Flughäfen besser gerecht zu werden, sind unsere typischen Reisemaschinen im Laufe des Jahres mit Transpondern ausgerüstet worden. Dieses Gerät ermöglicht eine identifizierte Radarerfassung und damit die sichere Führung des Flugzeuges durch vielbeflogene Zonen. Die ebenfalls im Berichtsjahr eingebauten Flugstundenzähler machen sich in der sicheren Verrechnung der Flugzeiten bezahlt.

### **Finanzielles**

Der Gesamtaufwand ist 1977 um 5,5% auf 2,7 Millionen Franken angestiegen. Bei einem unveränderten Personalbestand von 20 fest und 5 teilzeitlich Angestellten haben sich die Personalkosten auf der Vorjahreshöhe von 1,05 Millionen Franken gehalten (38,6% des Gesamtaufwandes). Im erhöhten Betrag der übrigen Kosten sind nachgeholte ordentliche Aufwendungen und notwendige Rückstellungen, beide für den Platzbetrieb, eingeschlossen. Die Abteilung Flugplatzbetrieb konnte Fr. 74 000.- der Aufwandvermehrung von insgesamt Fr. 185 000.- aus Leistungser-

trägen decken. Darüber hinaus wurden dringliche werterhaltende Unterhaltsarbeiten an den Betriebsanlagen (Fr. 36 000.-) und Liegenschaften (Fr. 41 000.-) ausgeführt. Bei den Liegenschaften wurden aus dem Jahre 1975 übernommene Abschreibungsrückstände mit Fr. 20 000.- nachgeholt. Schliesslich ist für die allfällig notwendige Sicherung eines fortgesetzten DAN-AIR-Betriebes eine Rückstellung von Fr. 100 000.- gebildet worden.

An den Fehlbetrag des Flugplatzbetriebes von 1976 leistete die Eidgenossenschaft erstmals eine Benützungsschädigung von Fr. 175 452.-. Die Betriebsbeiträge von Kanton und Stadt Bern konnten um je Fr. 32 000.- gekürzt werden.

Bei der Abteilung Flugbetrieb lagen der Aufwand um 4,7% und der Betriebsertrag um 4% tiefer als im Vorjahr. Der Betriebsgewinn von rund 23 000 Franken ist leicht angestiegen. Die Personalkosten erhöhten sich mit der festen Übernahme des Abteilungsleiters vom Platzbetrieb um 9%, der gesamte Betriebsaufwand dagegen verminderte sich ebenfalls um 9%. Die Abschreibungen auf Flugzeugen konnten mit Rücksicht auf die tatsächliche Nutzdauer gesenkt werden.

### **Verwaltung**

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 3 Sitzungen des Ausschusses und 5 Sitzungen des Gesamtrates.

Die 29. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1976 wurde unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Nationalrat U. Kunz, am 29. Juni 1977 im Flughafen-Restaurant auf dem Belpmoos durchgeführt. Sie war von 45 Aktionären besucht, die 4696 eigene und vertretene Aktien vereinigt (83,1% des Aktienkapitals).

Herr H. Pfändler erläuterte das unter seiner Leitung abgeschlossene Berichtsjahr, der Präsident und der Direktor orientierten über die Absichten der neuen Geschäftsleitung.

Die Versammlung wählte zwei neue Mitglieder des Verwaltungsrates. Fürsprecher Dr. Hans Elmiger, 1. Direktionssekretär der

städtischen Finanzdirektion, übernahm die Nachfolge von Fürsprecher K. Reif. Herr Ernst Sieber, Präsident des Berner Aero-Clubs, ersetzte Herrn Ing. J. Sprenger, der neu als Vertreter der Radio-Schweiz AG den ausgeschiedenen Professor W. Furrer ersetzt.

Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Im internen Verwaltungsbetrieb wurden neben der Straffung der buchhalterischen und administrativen Abläufe die Grundlagen für Betriebsabrechnung und kürzerfristige Erfolgskontrollen erstellt.

### Ausblick

Die Alpar steht im 50. Betriebsjahr vor einer entscheidenden Wende der bisherigen Entwicklung. Die Gründung der Gesellschaft war verbunden mit der Schaffung einer Flugplatzanlage im Belpmoos. Im ersten Jahresbericht war schon die Aufgabe festgehalten, «möglichst gute Flugverbindungen zum Anschluss Berns an das internationale Luftverkehrsnetz zu schaffen». Versuche, dies mit einem eigenen Flugbetrieb zu erreichen, gehören der Vergangenheit an. Ein alternativer Standort des Flughafens fällt heute ausser Betracht. Ohne Änderung des statutarischen Grundauftrages bleiben daher Ausbau und Betrieb einer luftverkehrstüchtigen Anlage im Belpmoos auch in Zukunft die «raison d'être» unserer Gesellschaft.

Die Verfolgung des Gesellschaftszweckes wurde in den letzten 30 Jahren mit wechselndem Einsatz und Erfolg betrieben. Dabei konnte ein Luftverkehrsanschluss immer wieder mit Zwischenlösungen und oft in letzter Stunde verlängert oder retabliert werden. An eine Fortsetzung dieser Politik wird spätestens beim Rückzug der letzten Propeller-Verkehrsflugzeuge durch die DAN-AIR nicht mehr zu denken sein. Diese Wende kommt keineswegs überraschend. Sie war vielmehr im technischen und wirtschaftlichen Fortschritt des Luftverkehrs seit Jahren vorauszusehen. Wir müssen uns heute eingestehen, dass in Bern eindeu-

tige Tendenzen lange nicht beachtet oder in der trügerischen Hoffnung auf bessere oder bequemere Lösungen beiseite geschoben wurden. Dabei sind auch die Kernfragen – technische Möglichkeiten, wirtschaftlicher Nutzen und Umweltbelastung – offen geblieben.

Im Anschluss an den Expertenbericht Kunz von 1975 versucht das Konzept «Alpar 1981» diese Lücken zu füllen. Die Schaffung klarer Vorstellungen als politische Entscheidungsgrundlage ist das Ziel dieser Arbeiten, die im Sommer 1978 abgeschlossen werden sollen. Allein schon die fällige Konzessionserneuerung drängt zu einer Bereinigung der offenen Grundsatzfragen. Dabei müssen wir uns laufend auf den Konsens der zuständigen Behörden stützen können. Auf diesem Weg soll auch eine wohlinformierte öffentliche Diskussion und Entscheidung erreicht werden.

Dazu schon Prognosen aufzustellen wäre heute verfrüht. Sicher ist jedoch, dass bei einem vorzeitigen Rückzug der DAN-AIR aus Bern der ohnehin labile Rechnungsausgleich der Gesellschaft nicht mehr zu erreichen wäre, weil damit die gesetzliche Voraussetzung für den Kantonsbeitrag entfielen. Selbst eine vorübergehende Einstellung der Linie hätte eine Erhöhung des Betriebsdefizites zur Folge, die allein mit rigorosen Sparmassnahmen nicht mehr kompensiert werden könnte. Es muss daher das Bestreben der Geschäftsleitung bleiben, die Leistungsfähigkeit und das finanzielle Durchstehvermögen des Betriebes gerade auf eine ungewisse Zukunft hin zu festigen. Sie wird das auch weiterhin im Blick auf eine dauerhafte Lösung der Berner Flugplatzfrage tun.

Bern, 22. Mai 1978

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,  
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

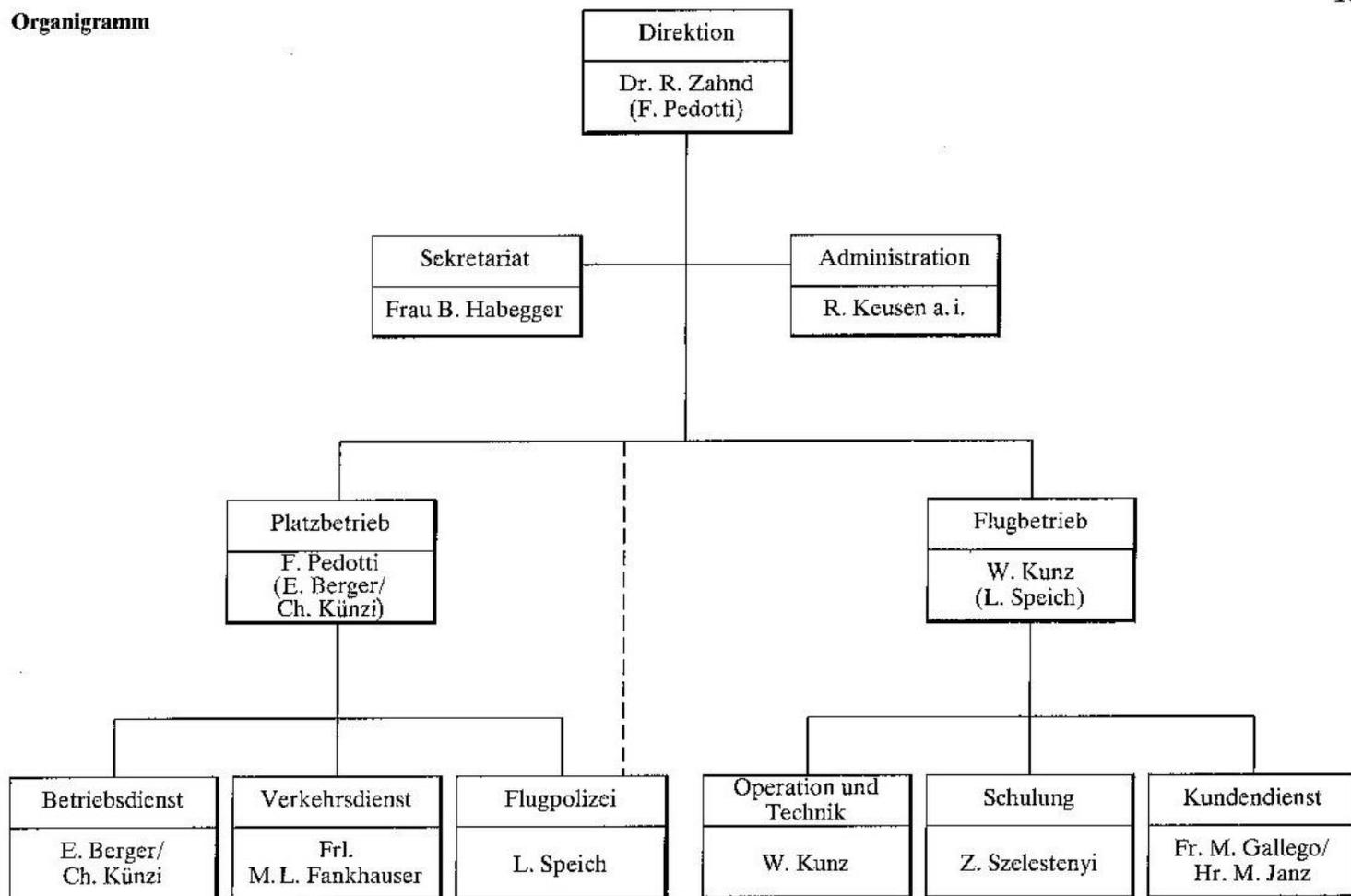
Der Präsident:

Der Direktor:

  
U. Kunz

  
R. Zahnd

## Organigramm



## Aufgabenbereiche

**Betriebsdienst:** Flugzeug-Handling, Fahrzeug- und Gerätebetrieb, Platz- und Gebäudeunterhalt, Feuerwehr- und Rettungsdienst.

**Verkehrsdienst:** Abfertigung Luftverkehr, Kundenservice, Information, Telefonzentrale, Fakturierung, Kasse, Statistik.

**Flugpolizei:** Aufsicht über Betrieb und Anlagenbereitschaft.

**Operation und Technik:** Flugbetriebsverfahren, Einsatzplanung, Ausrüstungs- und Unterhaltserfordernisse.

**Schulung:** Methoden, Ausbildung und Überwachung der Fluglehrer, Kursvorbereitungen.

**Kundendienst:** Verkauf, Beratung, Fakturierung, Kasse und Statistik.

**Bilanz per 31. Dezember 1977****Aktiven***Umlaufvermögen*

Kasse	13 262.35
Postcheck	43 091.21
Banken	227 408.13
Wertschriften kurzfristig	52 400.—
Debitoren	177 544.40
Verrechnungssteuer	8 033.05
Subventionen Kanton und Stadt	369 423.50
Materialvorräte	70 017.95
Transitorische Aktiven	67 137.70

*Anlagevermögen*

Hochbauten	301 956.—
Einrichtungen und Geräte	11 313.50
Flugzeuge und Linktrainer	247 501.—
Fahrzeuge	1 500.—
Wertschriften	767 439.45
	<u>2 358 028.24</u>

**Passiven***Fremdkapital*

Kreditoren	474 465.25
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	234 035.95
Vorausmiete Luftamt	45 000.—
Fürsorgeeinrichtung Alpar	109 280.50
Darlehen	47 000.—
Transitorische Passiven	55 478.90

*Eigenkapital*

Aktienkapital	565 000.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	52 298.29
Rückstellungen Platzbetrieb	765 522.30
Delkredere	9 947.05

---

2 358 028.24

Barkautionen Fliegerschule	37 619.85
Versicherungswert Anlagen	3 125 000.—

**Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1977**

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
<b>Flugplatzbetrieb</b>	Personalaufwand	824 066.40	
	Betriebsaufwand	1 032 837.85	
	Betriebsertrag		992 343.95
	Nebenertrag		69 684.80
	<i>Betriebsbeiträge:</i> – Bund		175 452.—
	– Kanton Bern		309 711.75
– Stadt Bern		309 711.75	
		<hr/> 1 856 904.25	<hr/> 1 856 904.25
<b>Flugbetrieb</b>	Personalaufwand	225 702.30	
	Betriebsaufwand	641 465.60	
	Betriebsertrag		890 306.35
	Betriebsgewinn	23 138.45	
		<hr/> 890 306.35	<hr/> 890 306.35

**Bericht der Kontrollstelle**

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1977 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, 19. April 1978

Die Kontrollstelle:

sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

**Motorflugbetrieb der ALPAR**  
**Jahresleistungen 1977**

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1977	1976	1977	1976	1977	1976
1. Gewerbmässige Flüge						
– Rundflüge	534	546	830	996	2594	2921
– Taxiflüge/Spezial-Rundflüge	35	27	75	21	276	84
– Fotoflüge/Para	57	34	83	47	285	
2. Schulflüge	1710	1685	10 250	11 678		
3. Flugzeugvermietung	1509	1644	1 956	2 837		
4. Werkflüge	24	30	45	70		
<b>Total Motorflug</b>	<b>3869</b>	<b>3966</b>	<b>13 239</b>	<b>15 649</b>	<b>3155</b>	<b>3005</b>

**Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1977**
*Immatrikulation*
 Gewerbmässig
  Vermietung
  Schule

*Total  
Stunden*
*Betriebs-  
monate*

HB-CET		172	12
HB-CED		317	12
HB-CUW		254	12
HB-CWE		353	12
HB-ENW		305	12
HB-HEO		489	12
HB-HER		485	12
HB-HES		530	12
HB-HEZ		516	12
HB-OKK		282	12
HB-OUV		103	12

Werkflüge



24

Fremdflugzeuge



39

100 200 300 400 500

### Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1977

<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	FKOT	SVG
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	FKOT	SVG
Cessna 172	HB-CUW	1970	4	145	FKO	SVG
Cessna 172	HB-CWE	1972	4	150	FKO	SVG
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200	FKO	SVG
AS 202 BRAVO	HB-HEO	1973	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HER	1974	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HES	1974	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HEZ	1975	3	150	FO	SV
Piper Arrow II	HB-OKK	1973	4	200	FKOT	SVG
Piper Cub J-3	HB-OUV	unbekannt, 1970*	2	90	F	SV

F Funk (Radiotelefonie)  
 K Radiokompass  
 O VOR  
 T Transponder

S Schulung  
 V Vermietung  
 G Gewerbsmässig

\* Flugzeug total revidiert

