



ALPAR 1978

JAHRESBERICHT

Flughafen Bern · Verkehrsausweis 1978

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	<i>1978</i>	<i>1977</i>	<i>1978</i>	<i>1977</i>	<i>1978</i>	<i>1977</i>
<i>A. Gewerbmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	428	623	13 479	14 749	15 497	23 537
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	0	0	0	0	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	3 034	2 338	4 358	4 071		
– Transport- und andere gewerbmässige Flüge	1 705	1 474	1 918	2 096	3 525	9 499
<i>B. Nicht gewerbmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Luftamtflüge	3 823	3 761	898	810		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 670	1 452	115	252		
*7. Privatflugwesen	31 324	26 600	25 355	22 248		
*8. Andere nicht gewerbmässige Flüge	762	992	79	136		
*9. Motorflugschulung	43 125	43 168	1 922	2 290		
10. Segelflugschulung	3 106	2 326				
11. Segelflugtraining	3 552	2 930				
Gesamter Luftverkehr	92 529	85 664	48 124	46 652	19 022	33 036
<i>Davon:</i>						
gewerbmässig	5 167	4 435	19 755	20 916	19 022	33 036
nicht gewerbmässig	87 362	81 229	28 369	25 736	0	0

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1978

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
50. Jahresbericht

Verwaltungsrat

- Präsident: *U. Kunz, Nationalrat, Thun
Vizepräsident: *H. Huber, Regierungsrat, Bern¹
*H. Sommer, Regierungsrat, Bern²
Mitglieder: *Dr. M. Frölicher, Direktor, Bern
*P. Gfeller, Notar, Bern
*E. Hegner, Direktor, Bern
*J. Sprenger, Vizedirektor, Bern
Dr. H. Elmiger, Fürsprecher, Bern
A. Hebeisen, alt 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
¹ Austritt aus dem Verwaltungsrat
am 29. Juni 1978
² Wahl durch die Generalversammlung
vom 29. Juni 1978

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

Im 50. Betriebsjahr hat die Gesellschaft die 1977 gesetzten Ziele weiter verfolgt: mit möglichst rationellem Einsatz der beschränkten Mittel den laufenden Aufgaben gerecht zu werden, darüber hinaus die zukünftige Betriebsbasis im Belpmoos vorzubereiten und die Umweltbeziehungen zu verbessern.

Die beiden Betriebsabteilungen haben ihre Budgetziele erreicht und zum Teil übertroffen; dazu haben die von der Administration betreuten Kontroll- und Führungsmittel beigetragen. Die drohende Streckeneinstellung der Dan-Air konnte für ein weiteres Jahr abgewendet und die langfristige Planung der Luftverkehrsbereitschaft, das «Projekt 1981», abgeschlossen werden. In Zusammenarbeit mit allen ansässigen Flugbetrieben gelang es auch, das Lärmproblem etwas zu entschärfen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte sich die Alpar wiederum auf den persönlichen Einsatz und auf die zuverlässige Pflichterfüllung aller Betriebsangehörigen stützen. Die ungewisse Zukunft und die dadurch aufgezwungene Zurückhaltung im Ausbau der vorhandenen Anlagen setzte aber auch bei unserer Kundschaft vermehrt Geduld und Verständnis voraus.

Ein Unternehmen, das Bestand haben soll, kann sich auf die Dauer nicht damit begnügen, jährlich wiederkehrende Probleme zu bewältigen. Nach 50jähriger Tätigkeit geht es jetzt für die Alpar um die weitere Existenz. Vorgeschichte und Perspektiven dazu sind in der Jubiläumsschrift «Berner Luftverkehr 1929 bis 1979 und weiter» dargelegt. Sie ergänzen die vorliegende Berichtserstattung über das Jahr 1978.

Betrieb

Die an der Zahl von Starten und Landungen gemessene Produktion des Platzbetriebes lag mit 92 529 Bewegungen um rund 7% höher als 1977. Dagegen haben die 43 125 Bewegungen der Motorflugschulung einschliesslich Helikopter den Vorjahresstand (43 168) knapp erreicht. Die für den Voltenlärm massgebende

«politische Richtgrösse 1969» von rund 36 000 Flugzeugbewegungen zu Schulzwecken wurde ebenfalls eingehalten.

Ertragsseitig vermochte die allgemeine Verkehrszunahme den Wegfall von nahezu 200 Linienflügen nicht wettzumachen. Die Dan-Air musste mit Rücksicht auf den unrationellen Flugzeugeinsatz im Belpmoos ihre Sommerfrequenzen von 9 auf 5 wöchentliche Flüge reduzieren. Dadurch hat sich bei ihr die durchschnittliche Sitzauslastung erhöht, aber der Ausfall an Lande- und Handlinggebühren ging zulasten des Platzbetriebes.

Die Abteilung Flugbetrieb arbeitete 1978 in Ausnützung besserer Wetterverhältnisse und mit erhöhter Einsatzflexibilität wiederum gewinnbringend.

Planung

Die grössere Selbständigkeit des laufenden Betriebes erlaubte es der Geschäftsleitung, das Schwergewicht ihrer Tätigkeit auf die dringend notwendigen Planungsarbeiten zu verlegen. Mit der im Vorjahr gebildeten Projektgruppe wurden «Bericht + Projektstudie zum Ausbau des Flughafens Bern-Belp» in 23 Plenarsitzungen und zusätzlichen Einzelbesprechungen Ende September positiv abgeschlossen. Die Ergebnisse sind nach Genehmigung durch den Verwaltungsrat Anfang November den zuständigen Behörden vorgelegt worden. Der ausserordentlich intensive und kompetente Einsatz der nebenamtlich tätigen Projektgruppe verdient Dank und Anerkennung.

Aussenbeziehungen

Im Zusammenhang mit den Ausbauplänen stellten sich zahlreiche Informations- und Koordinationsaufgaben, die eine häufigere und vertiefte Pflege der Beziehungen nach aussen erforderten. Ebenso wurde die Verständigung und Zusammenarbeit mit den auf dem Flugplatz ansässigen Betrieben und Vereinen gefördert. Die Er-

kenntnis, dass allein schon die Erhaltung der allgemeinen Betriebsbereitschaft im Belpmoos zum dringenden gemeinsamen Anliegen geworden ist, setzte sich dabei durch.

Die Bemühungen, mit den Anwohnergemeinden das gegenseitige Verständnis zu verbessern, wurden fortgesetzt. Verschiedene Massnahmen zur Verminderung von vermeidbarem Lärm haben mit Unterstützung der übrigen Flughafenbenützer zu Erfolgen geführt, die zum Teil auch in der Nachbarschaft registriert und anerkannt worden sind.

Luftverkehr

Linienvverkehr

Auf der regelmässigen Flugverbindung mit London konnte die Dan-Air von 448 geplanten Kursen deren 428 über Bern durchführen. Die erreichte Regelmässigkeit ist mit 95% etwas höher ausgefallen als in vorangegangenen Jahren. Obschon die Zahl der Flüge um 31% reduziert war, sind 13 479 Passagiere über Bern und zudem 348 auf 16 wetterbedingt umgeleiteten Kursen über Basel transportiert worden. Weitere 4 Kurse fielen wegen technischen und operationellen Gründen aus. Der Luftfrachtverkehr war mit 15,4 Tonnen etwas geringer als im Vorjahr.

Der Jahresbetrieb der Dan-Air wurde nach folgendem Flugplan abgewickelt:

Flugplanperiode und Flugtage (Ortszeiten)	London- Gatwick ab	Bern- Belp an	ab	London- Gatwick an
<i>Winter</i>				
1. Jan. bis 18. März				
Mo Mi Fr So	09.20 ¹	12.50	13.30	15.00 ¹
<i>Sommer</i>				
19. März bis 27. Okt.				
Mo Mi Do ² Fr So	09.20	11.50	12.30	15.00
<i>Winter</i>				
30. Okt. bis 31. Dez.				
Mo Mi Fr So ³	09.10 ¹	12.30	13.10	14.30 ¹

¹ Englische Ortszeit im Winterflugplan: GMT ab 29. Oktober bis 18. März

² Do ab 18. Mai bis 21. September

³ So ab 17. Dezember



Die im Sommerflugplan 1977 ausgeführten 9 wöchentlichen Flüge konnten 1978 von der Dan-Air nicht mehr gehalten werden, da das erhöhte Angebot mit einem nur noch beschränkt konkurrenzfähigen Flugzeug zum Teil unverkäuflich war. Mit dem reduzierten Programm stieg 1978 die durchschnittliche Besetzung pro Flug um 33,5%, d. h. von 24 auf 32 Passagiere an.

Das Problem der Dan-Air, den internationalen Linienverkehr mit Turbopropellerflugzeugen durchzuhalten, hat sich weiterhin verschärft. In längeren Verhandlungen konnte der Weiterbetrieb dieser Linie zunächst bis Ende Sommerflugplan 1979 gesichert werden. Damit war die Erwartung der Dan-Air verbunden, dass sich eine Pistenverlängerung schon vorher konkreter, d. h. wenigstens als feste Absicht der bernischen Behörden, abzeichnen würde.

Ein massvoller Flughafenausbau ist nicht erst unter dem Druck der Dan-Air überfällig geworden. Seit Jahren werden reguläre zusätzliche Auslandverbindungen durch das technische Ungenügen unserer Anlagen von vornherein ausgeschlossen.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr

Der direkte Auslandsverkehr mit Reiseflugzeugen der allgemeinen Luftfahrt im gewerbsmässigen und privaten Einsatz ist gegenüber dem Vorjahr um 9% auf 2795 Bewegungen zurückgegangen. Dafür nahm die Anzahl Passagiere dieser Transportart um 17% auf 3083 Personen zu. Die häufigsten Flugreisen führten nach oder begannen in Deutschland (48%), Frankreich (26%), Italien und Österreich (je 7%). Insgesamt wurden 21 Länder in Europa, Nordafrika und im Nahen Osten mit Bern verbunden. Für Operationen über grössere Distanzen ist das Belpmoos kaum geeignet. Im gewerbsmässigen internationalen Verkehr (Taxi usw.) flogen 29 Gesellschaften, davon 22 ausländische, mit 50 verschiedenen Flugzeugen 198mal das Belpmoos an.

Sehr stark hat der als Privatverkehr erfasste Geschäftsverkehr mit firmeneigenen Flugzeugen zugenommen. 100 Wirtschaftsunter-



Flugplatzbetrieb

nehmungen setzten 148 Flugzeuge 1012mal im Belpmoos ein. Dieser rein geschäftlich bedingte Luftverkehr vermehrte sich demnach um 282%! Dabei werden immer häufiger Kleinstrahlflugzeuge eingesetzt, die leiser sind als einige Propellertypen.

Am 1. April 1978 hat die Schweizerische Rettungsflugwacht eine feste Basis mit einem Helikopter und Besatzung auf dem Flughafen Bern-Belp eingerichtet. Von hier aus wurden 149 Einsätze geflogen und ebensoviele Patienten vorwiegend in das Inselspital eingeliefert. Zusätzlich landeten 71mal Luftfahrzeuge der SRFW im Belpmoos. Die Angehörigen von 220 Patienten haben diese Beschleunigung der medizinischen Versorgung zweifellos geschätzt.

Die vermehrte Tätigkeit von Regierungsstellen mit internationalen Beziehungen brachte 47 Besuche in diplomatischer Mission direkt nach Bern. Ungenügende Pistenlänge und Wettertauglichkeit hielten auch die Entwicklung dieses Verkehrs zurück.

Anlagen und Ausrüstung

Im Berichtsjahr sind weitere werterhaltende Arbeiten und Verbesserungen durch unser Personal ausgeführt worden. Die Erneuerung der Fassadenverkleidung der Abfertigungs- und Bürobaracken wurde abgeschlossen. In der Werft mussten die Hallentorschienen ersetzt und in Kunststoffmörtel verlegt werden. Die an sich bewährte Anflugwinkelbefeuerung der Schwelle 14 gibt nach der Installation von Zusatzlampen den Anflügen aus der Richtung Stadt eine verbesserte optische Führung.

Am 31. März erfolgte die Inbetriebnahme des neuen Kontrollturms als Abschluss einer erfolgreichen Zusammenarbeit mit allen beteiligten Dienststellen und Unternehmern. Ab 12. Mai konnte auch der neuerstellte Rollweg Alfa benützt werden. Damit waren zwei wichtige Voraussetzungen erfüllt, um die Startrichtung Münsingen vermehrt auszunützen und damit die Fluglärmmissionen zusätzlich zu vermindern.

Flugaufsicht

Die konsequente Durchsetzung der reglementierten Betriebsdisziplin liess wenige Lärmklagen aufkommen. Die Flughafenleitung behandelte diese mit sachlichen Auskünften und mit der Erläuterung der zuweilen recht komplizierten Verkehrsabläufe. Die Erteilung von nur 28 Ausnahmewilligungen für Flüge ausserhalb der üblichen Betriebszeiten bestätigt unseren Willen zur möglichen Schonung der vom Fluglärm betroffenen Nachbarschaft.

Flugverkehrsleitung und Lärmbekämpfung

Die durch die Radio-Schweiz AG unverändert mit 10 Angestellten betriebene Flugverkehrsleitung und Information bilden die Voraussetzung für einen geregelten Flugbetrieb. Dank kooperati-

ver Einstellung aller Beteiligten war es möglich, 97 270 funkgeleitete Bewegungen weitgehend reibungslos abzuwickeln. Davon berührten 4741 den Platz nicht, und 6813 erfolgten nach Instrumentenflugregeln (IFR). Spitzentag war der 3. Juni mit 834 radiogeleiteten Flugbewegungen. Ganzjährig gesehen konnten die An- und Abflüge wiederum etwa hälftig auf beide Pistenrichtungen verteilt werden. Aus meteorologischen Gründen ist die Benutzung der Vorzugspiste 14 in der kalten Jahreszeit stärker.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Die verminderte Kurszahl der Dan-Air ermöglichte bei unverändertem Personalbestand das Nachholen von Unterhaltsarbeiten sowie zusätzliche Verbesserungen der Abfertigungsdienste. Durch Intensivschulung wurden besonders die Kenntnisse der Mitarbeiterinnen im Passagierdienst auf den neuesten Stand gebracht. Der bewährte Einsatz erfahrener Zoll- und Passkontrollbeamter hat viel zum reibungslosen Passagierablauf beigetragen. Mit der Abnahme des Linienverkehrs gingen auch die Transportleistungen der PTT-Zubringerverbindung mit dem Hauptbahnhof auf 4204 Dan-Air Passagiere zurück (31%). Im Verkauf von zollfreien Waren und in der Abflugbar wurde bei einem Umsatz von Fr. 38 200.– ein Gewinn von Fr. 18 400.– erwirtschaftet. Durch eigene Angestellte wurden drei Kleintraktoren für die Abfertigung vollständig revidiert und mit modernen Motoren und Getrieben aus zweiter Hand ausgerüstet. Die Personen- und Warentransporter mussten nach 17 Betriebsjahren ersetzt werden. Die winterliche Pistenbereitstellung erforderte 15 Einsätze. Dabei wurden in 127 Maschinenstunden etwa 25 000 m³ Schnee geräumt. Der Treibstoffausschank der Shell erreichte beim Flugbenzin 761 000 Liter. Durch den Rückgang der Dan-Air Kurse ist der Umsatz von Flugpetrol auf 754 000 Liter gesunken. Auf dem Flughafen Bern-Belp waren Ende 1978 gesamthaft 137 Motor- und Segelflugzeuge stationiert; 15 davon dienten Bundeszwecken, 44 wurden gewerbsmässig betrieben. Die Besitzer von



Flugbetrieb

78 Reiseflugzeugen wohnen vorwiegend in Platznähe: 26 in der Stadt Bern, 15 in der Agglomeration, 17 im übrigen Kantonsgebiet und 5 in benachbarten Kantonen. Einige Flugzeuge mussten im Freien bleiben, da es bei der Alpar immer mehr an Einstellkapazität fehlt. Das in beinahe zweijährigem Verfahren bewilligte Hangarbauprojekt konnte schliesslich doch nicht realisiert werden. Die Stadt Bern als Grundeigentümerin will unserer Gesellschaft das benötigte Baurecht nicht erteilen, bevor die Zukunft des Belpmooses geklärt ist.

Der Flughafen Bern-Belp stand im Berichtsjahr während 4180 Stunden in Betriebsbereitschaft. Die 12 Fest- und 5 Aushilfsangestellten des Platzbetriebes leisteten insgesamt 31 826 Arbeitsstunden. Diese teilten sich wie folgt auf:

Abfertigung Dan-Air	11%
Abfertigung allgemeine Luftfahrt	12%
Telefon/Kasse/Statistik/Fakturierung	15%
Reinigung/Transporte/Instruktion	11%
Verrechnete Leistungen an Dritte	5%
Werbung	4%
Unterhalt Anlagen	14%
Unterhalt Gebäude	9%
Unterhalt Fahrzeuge/Geräte	6%
Flugpolizei	13%
	<hr/>
	100%

Unsere Betriebsfeuerwehr rückte bei 17 kleineren Anlässen aus.

Personal

Wie in den Vorjahren waren im Flugbetrieb drei hauptamtliche Fluglehrer sowie zwei Mitarbeiter für Verkauf, Kundendienst und Administration tätig.

Im Berichtsjahr wurden zur Bewältigung des gewerbsmässigen und des Schulbetriebes 39 nebenamtliche Piloten beigezogen. Davon waren 13 als Fluglehrer und 26 als Rundflugpiloten eingesetzt. Die Leitung der Fliegerischen Vorschulung (FVS) übernahmen zwei hauptamtliche Fluglehrer.

Flugzeugpark

Die Flotte konnte um eine Einheit erweitert werden und umfasst nun 12 Flugzeuge. Da die Privatpilotenausbildung mit wenigen Ausnahmen und die Fliegerische Vorschulung ausschliesslich auf der AS 202/15 Bravo durchgeführt werden und daher während der Hochsaison immer wieder Engpässe auftraten, wurde im Juni 1978 das fünfte Flugzeug dieses Typs in Betrieb genommen.

Die detaillierte Aufstellung über den Flugzeugpark findet sich auf Seite 16.

Produktion

Mit 4619 Stunden ist die Produktion gegenüber dem Vorjahr um 19% gesteigert worden. Die budgetierte Stundenzahl wurde um 15% überschritten, womit eine vorsorglich geplante Preiserhöhung unterbleiben konnte.

Die einzelnen Betriebssparten entwickelten sich wie folgt:

Anteil an den Gesamtflugstunden	1978	1977
– Motorflugschulung*	43,7%	44,2%
– Flugzeugvermietung	38,1%	39,0%
– Gewerbmässige Flüge	17,8%	16,2%
– Betriebsflüge	0,4%	0,6%
	100,0%	100,0%
*Davon FVS-Schulung	35,8%	43,6%

Die detaillierten Flugleistungen sind auf Seite 15 zusammengestellt.

Flugschule

Obwohl die Schülerzahl der FVS im Berichtsjahr um 5% zurückgegangen ist, konnte die gesamte Produktion um 16% auf 2021 Stunden erhöht werden. Dabei war ein vermehrtes Interesse an Umschulungen auf grössere Flugzeugmuster festzustellen. In der individuellen Ausbildung standen 44 Schüler; 13 Privatschüler und 4 Berufspiloten wurden brevetiert.

Im Berichtsjahr wurden bei gutem Besuch 4 Theoriekurse für Privatpiloten durchgeführt. Nachdem die Alpar 1977 wieder Theoriekurse für Berufspiloten organisierte, konnten auch 1978 zwei dieser Lehrgänge abgeschlossen werden.



Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

4 Kurse FVS/I	30 Schüler
2 Kurse FVS/II	20 Schüler
1 Navigationskurs FVS	9 Schüler
4 Theoriekurse Privatpiloten	44 Teilnehmer
2 Theoriekurse Berufspiloten	22 Teilnehmer
1 Kurs Radionavigation/C VFR	10 Teilnehmer
2 Einführungskurse Migros	33 Teilnehmer
1 Akro-Kurs	6 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

Dank günstigen Wetterverhältnissen konnte die Produktion um 30% auf 820 Stunden gesteigert werden. Im gleichen Verhältnis nahmen auch die Passagierzahl (30%) und die Bewegungen (27%) zu.

Besonders im Herbst wurden die schönen Tage dank dem guten Einsatz der nebenamtlichen Rundflugpiloten voll ausgenützt.

Aufteilung der Rundflüge	1978	1977
– Stadt oder Gürbetal/Aaretal	115	82
– Thunersee oder Jurasen	59	53
– Berner Oberland	146	117
– Berner Alpen	196	149
– Matterhorn	190	134
– Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	114	91
Total Flugstunden	820	626

Flugzeugvermietung

Unter den gegebenen meteorologischen Bedingungen nahm auch die Stundenproduktion in der Flugzeugvermietung um 17% zu. Dabei stieg die Zahl der Bewegungen um 26%. Dies ist auf eine Senkung der Stundentarife um 10% an Wochentagen während der Wintersaison zurückzuführen. Erfahrungsgemäss werden im Winterhalbjahr, vor allem aus meteorologischen Gründen, kürzere Flüge durchgeführt. Die Störung der Umgebung fällt jedoch im Vergleich zum Sommer kaum ins Gewicht.

Erstmals wurde zusammen mit dem Aero-Club der Schweiz sowie mit der Gribair im Frühjahr eine «Aktion Checkflug» für Privatpiloten organisiert. Sie umfasst die theoretische und praktische Überprüfung des fliegerischen Könnens und dient der Erhöhung der Sicherheit. Das Programm wurde speziell den Verhältnissen auf dem Flughafen Bern-Belp angepasst.

Finanzielles

Der Gesamtaufwand hielt sich mit 2,7 Millionen Franken im Rahmen des Vorjahres. Der Anstieg der Personalkosten um 3,7% auf 1,09 Millionen Franken ergab sich bei unveränderten Beständen und Salären aus erhöhter Produktion und verbesserter Altersvorsorge im Flugbetrieb.

Die Abteilung Flugplatzbetrieb schliesst 1978 trotz einem Ertragsrückgang von Fr. 130 000.- (reduziertes Dan-Air Programm), einer um Fr. 14 000.- geringeren Benützungsschädigung der Eidgenossenschaft und bei gleichbleibenden Betriebsbeiträgen von Kanton und Stadt Bern (je Fr. 310 000.-) ausgeglichen ab. Die Rückstellung zur weiteren Sicherung des Dan-Air Betriebes konnte um Fr. 40 000.- erhöht werden. Sämtliche Abschreibungen sind im Rahmen des Budgets vorgenommen worden. Dies war unter anderem möglich, weil bereits im Vorjahr Abschreibungsrückstände im Betrage von Fr. 20 000.- nachgeholt worden sind.

Bei einem Ertragszuwachs von 18% und einem Mehraufwand von 17,3% schliesst die Abteilung Flugbetrieb mit einem Reingewinn von Fr. 21 000.- ab. Die Personalkosten sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 65 000.- höher ausgefallen. Dieser Mehraufwand enthält Fr. 28 000.- für Personalvorsorge sowie Fr. 12 000.- für fliegerische Weiterbildung. Die restliche Erhöhung von Fr. 25 000.- setzt sich aus produktionsabhängigen Mehraufwendungen für Instrukturen, Besatzungen (Fr. 11 000.-) und für eigenes Personal (Fr. 14 000.-) zusammen. Von der Abteilung Flugplatzbetrieb wurden wiederum Personalleistungen im Betrage von Fr. 38 000.- bezogen. Die Erhöhung der Betriebskosten um Fr. 91 000.- ist ebenfalls eine Folge der Produktionssteigerung. Sie umfasst Fr. 45 000.- für Unterhalt, Fr. 27 000.- für Betriebsstoffe sowie Fr. 11 000.- für zusätzliche Einmietung von Fremdflugzeugen. Die Abschreibungen erhöhten sich durch die Beschaffung des fünften Bravos um lediglich Fr. 10 000.-, weil 8 von 12 Flugzeugen der Flotte bereits die untere Abschreibungsgrenze erreicht haben.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 2 Sitzungen des Ausschusses und 4 Sitzungen des Gesamtrates.

Die 30. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1977 wurde am 29. Juni 1978 im Flughafen-Restaurant unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Nationalrat U. Kunz, durchgeführt. Sie war von 48 Aktionären besucht, die 4663 eigene und vertretene Aktien vereinigten (82,5% des Aktienkapitals).

Nach der Demission des bisherigen Vizepräsidenten, Herrn alt Regierungsrat Henri Huber, war eine *Ersatzwahl in den Verwaltungsrat* vorzunehmen. Als Nachfolger wurde Herr Regierungsrat Henri Sommer durch die Versammlung einstimmig gewählt. Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Ausblick

Mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 ist Zürich zum ersten interkontinentalen Flughafen der Schweiz erklärt worden. Das Projekt eines bernischen Grossflughafens bei Utzenstorf war damit auch auf eidgenössischem Boden gescheitert. Zwei Jahre später wurde die Swissair zur einzigen nationalen Fluggesellschaft erhoben und die Alpar, damals noch Schweizerische Luftverkehr AG, musste liquidiert werden. Für Bern konnte es fortan nur

noch darum gehen, sich angemessene Fluganschlüsse mit einer regionalen Luftverkehrsbereitschaft am Boden zu verschaffen.

An dieser Ausgangslage hat sich seit mehr als 30 Jahren nichts geändert. Im Wechsel von echten Anstrengungen, guten Absichten und halbherzigen Versuchen ist schliesslich nur noch das Belpmoos stehengeblieben – zwar nicht mehr als verkehrstauglicher Flughafen, aber doch als ausbaufähiger Standort. Die Alpar betreibt den Platz im öffentlichen Auftrag nach wirtschaftlichen Grundsätzen. Dazu gehört eine realistische Beurteilung heutiger Bedürfnisse und zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Planungsarbeiten sind mit dem Einverständnis der zuständigen Behörden im Berichtsjahr abgeschlossen worden. Die Ergebnisse liegen im «Bericht + Projektstudie zum Ausbau des Flughafens Bern-Belp» zum politischen Entscheid bereit. Mit dem drohenden Verlust der letzten Linienverbindung und dem Konzessionsablauf 1981 ist jetzt die Zeit zum Handeln gekommen.

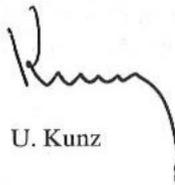
Die grundsätzliche Vorentscheidung über die Zukunft des Belpmooses und unserer Gesellschaft wird 1979 fallen müssen. Die Alpar setzt alles daran, dass damit ein Schritt zum Ziel getan wird. Sie würde aber ihre Kompetenz und Verantwortung überschätzen, wenn sie dies allein anstreben wollte. Die Realisierung unserer Absichten hängt jetzt von der Weitsicht und vom Entschluss der Politik ab.

Bern, 17. Mai 1979

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



U. Kunz



R. Zahnd



Bilanz per 31. Dezember 1978

Aktiven

Umlaufvermögen

Kasse	7 703.40
Postcheck	23 986.15
Banken	134 183.80
Wertschriften kurzfristig	39 157.—
Debitoren	144 426.45
Verrechnungssteuer	18 763.95
Subventionen Kanton und Stadt	320 000.—
Materialvorräte	74 460.35
Transitorische Aktiven	68 343.55

Anlagevermögen

Hochbauten	312 988.85
Einrichtungen und Geräte	15 839.55
Flugzeuge und Linktrainer	251 000.—
Fahrzeuge	23 495.90
Kapitalanlagen	651 115.60
	<hr/>
	2 085 464.55

Barkautionen Fliegerschule	35 745.20
Versicherungswert Anlagen	3 285 000.—

Passiven

Fremdkapital

Kreditoren	309 642.80
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	230 565.—
Vorausmiete Luftamt	30 000.—
Fürsorgeeinrichtung Alpar	121 597.80
Darlehen	8 000.—
Transitorische Passiven	19 419.—

Eigenkapital

Aktienkapital	565 000.—
Gesetzliche Reserven	3 700.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	69 874.95
Rückstellungen Platzbetrieb	705 419.70
Rückstellungen Flugbetrieb	12 000.—
Delkredere	10 245.30
	<hr/>
	2 085 464.55

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1978

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Personalaufwand	798 480.50	
	Betriebsaufwand	914 626.05	
	Betriebsertrag		876 284.35
	Nebenertrag		55 807.20
	Betriebsbeiträge: – Bund		161 015.—
	– Kanton Bern		310 000.—
– Stadt Bern		310 000.—	
		<hr/> 1 713 106.55	<hr/> 1 713 106.55
Flugbetrieb	Personalaufwand	290 503.75	
	Betriebsaufwand	732 825.85	
	Betriebsertrag		1 044 606.25
	Betriebsgewinn	21 276.65	
		<hr/> 1 044 606.25	<hr/> 1 044 606.25

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1978 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, 9. April 1979

Die Kontrollstelle:

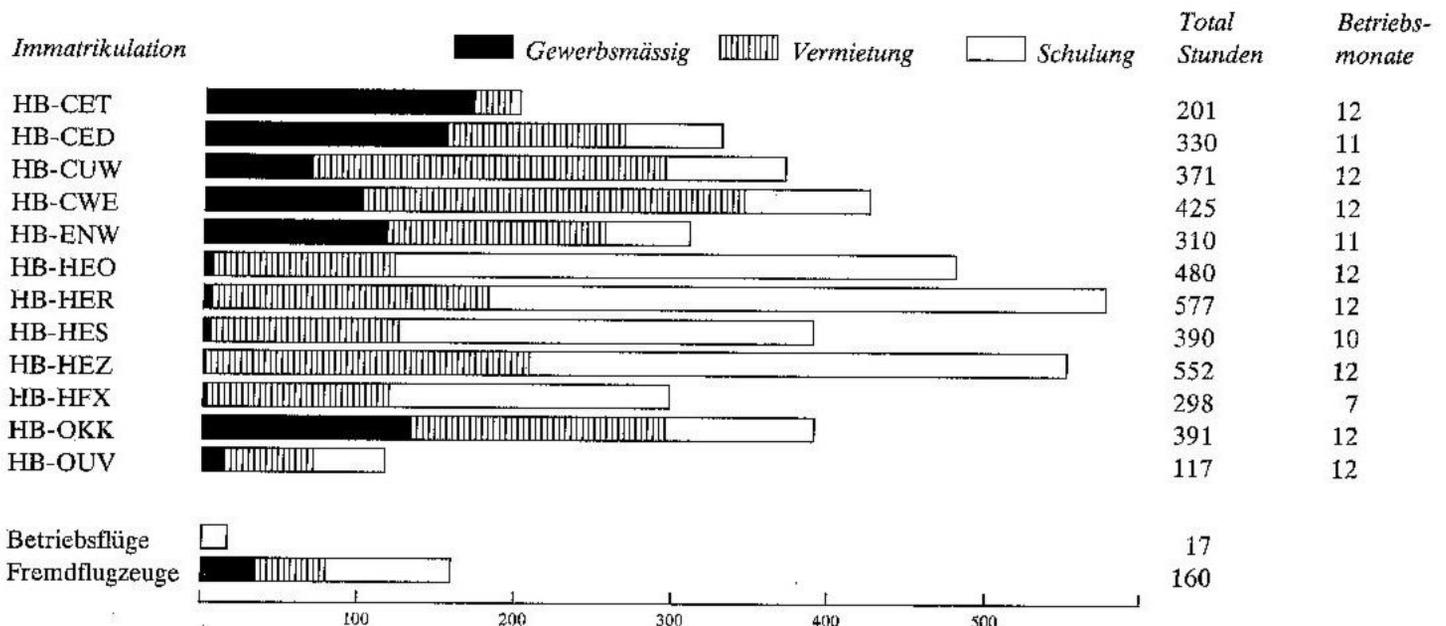
sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1978

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1978	1977	1978	1977	1978	1977
1. Gewerbmässige Flüge						
– Rundflüge	705	534	1063	830	3239	2594
– Diverse (Taxi, Foto, Para)	115	92	198	158	840	561
2. Schulflüge	2021	1710	12654	10250		
3. Flugzeugvermietung	1761	1509	2475	1956		
4. Betriebsflüge	17	24	27	45		
Total Motorflug	4619	3869	16417	13239	4079	3155

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1978



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1978

<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	FKOT	SVG
Cessna 172	HB-CWE	1972	4	150	FKOT	SVG
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200	FKOT	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
AS 202 BRAVO	HB-HFX	1978	3	150	FKO	SV
Piper Arrow II	HB-OKK	1973	4	200	FKOT	SVG
Piper Cub J-3	HB-OUV	unbekannt, 1970*	2	90	F	SVG

F Funk (Radiotelefonie)
 K Radiokompass
 O VOR
 T Transponder

S Schulung
 V Vermietung
 G Gewerbsmässig

* Flugzeug total revidiert

Titelbild: Foto Honegger, Belp



1929