



ALPAR 1979
JAHRESBERICHT

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1979

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	<i>1979</i>	<i>1978</i>	<i>1979</i>	<i>1978</i>	<i>1979</i>	<i>1978</i>
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	514	428	17 126	13 479	16 053	15 497
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	8	0	62	0	3 287	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 592	3 034	3 600	4 358		
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 030	1 705	1 881	1 918	10 210	3 525
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Luftamtflüge	3 679	3 823	836	898		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 520	1 670	43	115		
*7. Privatflugwesen	29 562	31 324	24 467	25 355		
*8. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	1 096	762	118	79		
*9. Motorflugschulung	50 148	43 125	1 619	1 922		
10. Segelflugschulung	3 238	3 106				
11. Segelflugtraining	3 716	3 552				
Gesamter Luftverkehr	98 103	92 529	49 752	48 124	29 550	19 022
<i>Davon:</i>						
gewerbsmässig	5 144	5 167	22 669	19 755	29 550	19 022
nicht gewerbsmässig	92 959	87 362	27 083	28 369	0	0

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1979

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
51. Jahresbericht

Verwaltungsrat

- Präsident: *U. Kunz, Nationalrat, Thun
Vizepräsident: *H. Sommer, Regierungsrat, Bern
Mitglieder: *Dr. M. Frölicher, gew. Direktor, Bern
*P. Gfeller, Notar, Bern
*E. Hegner, Direktor, Bern
*J. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, 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

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

Auch das 51. Betriebsjahr verlief in völliger Ungewissheit um die Zukunft der Alpar und des Belpmooses. Im Rahmen seiner beschränkten Bewegungsfreiheit konnte zwar der Betrieb die budgetierten Ziele erreichen und darüber hinaus zusätzliche Mittel zur Stützung des Linienverkehrs bereitstellen: ohne Defizitgarantie hätte die Dan-Air ihren Betrieb schon 1979 eingestellt.

Um dem Flugplatz die wirtschaftliche Existenzgrundlage der Luftverkehrsbereitschaft weiterhin zu sichern, braucht aber die Alpar auch den politischen Rückhalt ihrer Auftraggeber und Hauptaktionäre. Diesem Ziel ist sie 1979 nicht näher gekommen, indem die zuständigen Behörden den grundsätzlichen Vorentscheid zum «Projekt 81» nochmals hinausgeschoben haben.

In Anbetracht der anhaltenden Unsicherheit über die weitere Entwicklung unserer Gesellschaft und der davon abhängigen Arbeitsplätze sind der Einsatzwille und die Pflichttreue der Betriebsangehörigen sowie aller für den Platz tätigen Dienste besonders hervorzuheben.

Betrieb

Die Gesamtzahl der Flugbewegungen ist gegenüber 1978 um 6% auf 98 103 angestiegen. Für die Lärmbeurteilung sind davon rund 7000 reine Segelflugbewegungen abzuziehen, da die zugehörige Schlepptätigkeit mit den Motorflugbewegungen erfasst ist. Andererseits ist nicht zu übersehen, dass die eigentliche Motorflugschulung um 16% auf 50 148 Bewegungen angestiegen ist. Mit insgesamt 11 082 Bewegungen hat davon vor allem die Helikopterschulung wieder einen grösseren Anteil genommen (Zuwachs 1978/79 45%). Die mit dieser Entwicklung verknüpften Probleme und die Stellung unserer eigenen Flugschulung werden bei der Gestaltung des zukünftigen Betriebskonzeptes entsprechend zu würdigen sein.

Der gegenüber dem Vorjahr um fast 100 Kurse erhöhte Verkehr der Dan-Air konnte reibungslos bewältigt werden und hat die Ertragslage deutlich verbessert.

Luftverkehr

Planung

Planen heisst vorausdenken und handeln, bevor die Zukunft schon wieder zur Vergangenheit geworden ist. Seit Ablieferung unserer Projektarbeiten im November 1978 ist es an den Behörden, zu handeln. Eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe beim Kanton lässt daher seit Frühjahr 1979 den Alpar-Bericht durch verschiedene Gutachten überprüfen. In der Zwischenzeit hat die Alpar noch ergänzende Untersuchungen zum Ausbauvorhaben angestellt.

Die verzögerte Behandlung des «Projekt 81» hat dazu geführt, dass zur Vermeidung eines konzessionslosen Zustandes ab 31. Mai 1981 jetzt noch ein Gesuch für den provisorischen Weiterbetrieb der heutigen Anlage einzureichen ist. Die recht umfangreiche Dokumentation dazu wird im Rahmen der Projektgruppe und zusammen mit den zuständigen Ämtern bearbeitet. Dort stellte vor allem die Entwicklung des gesetzlich vorgeschriebenen Lärmzonenplanes neuartige Probleme.

Aussenbeziehungen

Die abwartende Haltung der Behörden hat die öffentliche Information und Verständigung in der Flugplatzfrage nicht begünstigt. Einerseits wurde in den umliegenden Gemeinden eine zuwenig fundierte und vorwiegend negative Meinungsbildung provoziert, andererseits fühlten sich nach dem Ausbleiben jeder offiziellen Stellungnahme selbst auch Flugplatzbenützer verunsichert. Die Alpar als ausführendes Organ ihrer Auftraggeber hat es bis jetzt bewusst vermieden, in politisch gefärbte oder rein interessenbedingte Kontroversen einzugreifen und beschränkte sich auf sachliche Orientierung dort, wo diese gewünscht wurde. Dabei erhielt sie u. a. vom Verein Pro Belpmoos wertvolle Unterstützung.

Linienverkehr

Auf der direkten, regelmässigen Flugverbindung zwischen London und Bern hat die Dan-Air von 528 geplanten Kursen deren 514 über Bern durchgeführt. Die dabei erreichte Regelmässigkeit von 97% ist dank günstigen Wetterbedingungen höher ausgefallen als in vorangegangenen Jahren. Lediglich 2 Kurse mussten aus technischen und operationellen Gründen gestrichen werden. Zu den 17 126 über Bern transportierten Passagieren sind auf 12 aus Wettergründen über Basel geführten Kursen noch 399 Personen zu zählen. Auch die Luftfracht fiel mit 16 Tonnen etwas höher aus

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 17. März			
Mo Mi Fr So	09.10 ¹	12.30	13.10 14.30 ¹
<i>Sommer</i>			
18. März bis 27. Okt.			
Mo Di ² Mi Do ²			
Fr Sa ² So	09.10	11.35	12.15 14.40
<i>Winter</i>			
28. Okt. bis 31. Dez.			
Mo Mi Fr So ³	09.10 ¹	12.35	13.10 14.35 ¹

¹ Englische Ortszeit im Winterflugplan: GMT ab 28. Oktober bis 17. März

² Di, Do und Sa ab 15. Mai bis 29. September

³ So ab 16. Dezember

als 1978. Damit kann die Dan-Air auf ein Rekordjahr zurückblicken. Die durchschnittliche Passagierzahl stieg weiter von 32 auf 33 Personen, und die Auslastung des Sitzplatzangebotes erreichte 70,9%.

Die erfreuliche Verkehrsentwicklung ist nicht zuletzt den im Sommerflugplan 1979 wieder täglich angebotenen und pünktlich durchgeführten Flügen zuzuschreiben. Sie ist aber ebenso das Ergebnis hartnäckiger Aufbauarbeit, die der Linie hüben und drüben zu besserer Bekanntheit im Markt verholfen hat.

Die Verkaufsanstrengungen der Dan-Air wurden insofern schlecht belohnt, als unsere Flugplatzverhältnisse weiterhin zum Einsatz eines unwirtschaftlichen Flugmaterials zwingen. Dieses musste bei anhaltendem Kostenauftrieb und abnehmender Konkurrenzfähigkeit erst noch mit wenig einträglichen Verkehrskategorien alimentiert werden. Damit sind Streckenverluste entstanden, die trotz teilweiser Übernahme durch die Alpar einer kommerziell geführten Fluggesellschaft ohne Aussicht auf bessere Operationsbedingungen nicht mehr länger zuzumuten sind. In dieser Hinsicht hat das vergangene Jahr auch der Dan-Air keinerlei Fortschritt gebracht.



Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr

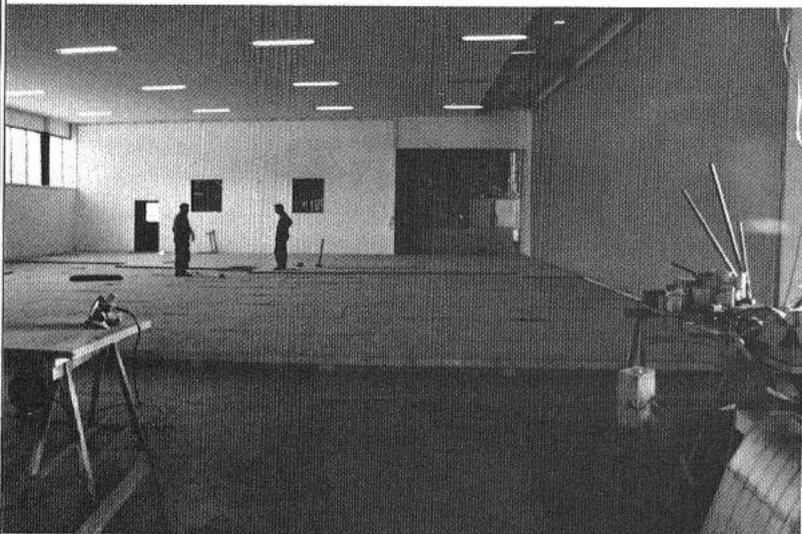
Der ausländische Geschäfts- und private Touristikverkehr verzeichnete auf 1983 Flügen 3135 Passagiere. Die häufigsten Flugreisen führten nach oder begannen in Deutschland (44%), Frankreich (24%), Italien und Österreich (je 7%). Total wurden 19 Länder in Europa und zwei in Nordafrika mit Bern verbunden. Im gewerbmässigen internationalen Verkehr (Taxi, Charter) flogen 25 Gesellschaften, davon 17 ausländische, mit 51 verschiedenen Flugzeugen 133mal das Belpmoos an. Der als Privatverkehr erfasste Geschäftsverkehr nahm erneut zu. 134 Unternehmen (31 schweizerische und 103 ausländische) setzten 202 Flugzeuge 920mal im Belpmoos ein. Der Trend zum Einsatz von

leiseren, brennstoffsparenden Triebwerken hält auch hier unvermindert an.

Die Schweizerische Rettungsflugwacht hatte zeitweise Hochbetrieb. Die in Bern stationierte Besatzung flog mit ihrem Helikopter 195 Einsätze. Mit ihrer Ambulanz führte sie 20 Krankentransporte aus. Dazu kamen 70 weitere Patienten, die mit anderen Luftfahrzeugen der SRFW in Bern landeten. 285 Fälle konnten so schneller in Spitalpflege verbracht werden.

Die Bundesverwaltung empfing 17 Delegationen aus 5 Staaten im Belpmoos und hat eine grössere Zahl eigener Transporte ins Ausland durchgeführt. Diese für die Bundeshauptstadt immer wichtigeren Verkehrsbeziehungen werden nach wie vor durch die Rückständigkeit unserer Anlagen gehemmt.

Flugplatzbetrieb



Anlagen und Ausrüstung

Der Nachholbedarf an Unterhaltsarbeiten hielt auch im Berichtsjahr an. Die Publikumsräume der Flugsicherung (AIS) und im Flugbetrieb der Alpar wurden ansprechend und energiebewusst umgestaltet. Auf allen unseren Hallen wurden Blitzschutzanlagen montiert. Die Tore der Hangare 4 A und B mussten ausgebessert und zum Teil neu gestrichen werden. Auf die Hauptsaison hin ist eine ausrangierte Schiffsankerkette so verlegt worden, dass länger abgestellte Passantenflugzeuge daran vertäut und somit gegen Windböen gesichert werden können. Im späten Frühjahr wurden Warnlampen gegen zu tiefes Anfliegen der Schwelle 32 in Betrieb genommen. Damit werden die Piloten angehalten, die Zufahrtsstrasse von Belp her höher zu überfliegen. Gegen Jahresende wurde ein Innenausbau der Werft in Angriff genommen. Der darin eingemietete Unterhaltsbetrieb wird bei verbesserten Arbeitsbedingungen die Mehrkosten allein durch Einsparung von Heizkosten auffangen können.

Flugaufsicht

Durch intensive Instruktion hiesiger und Information auswärtiger Piloten sowie durch sporadische Voltenkontrollen, nötigenfalls mit nachträglichem Rapport, werden die vorgeschriebenen Flugwege immer besser eingehalten. Es wurden auch relativ wenig Fluglärmklagen (45) eingereicht. Dabei fällt allerdings eine erhöhte Aggressivität der Anrufer auf. Für eine objektive Behandlung von berechtigten oder vermeintlichen Fluglärmproblemen zeichnen sich hier psychologische Grenzen ab. Auch im Berichtsjahr wurden Ausnahmegewilligungen restriktiv, d. h. in nur 29 Fällen, erteilt.





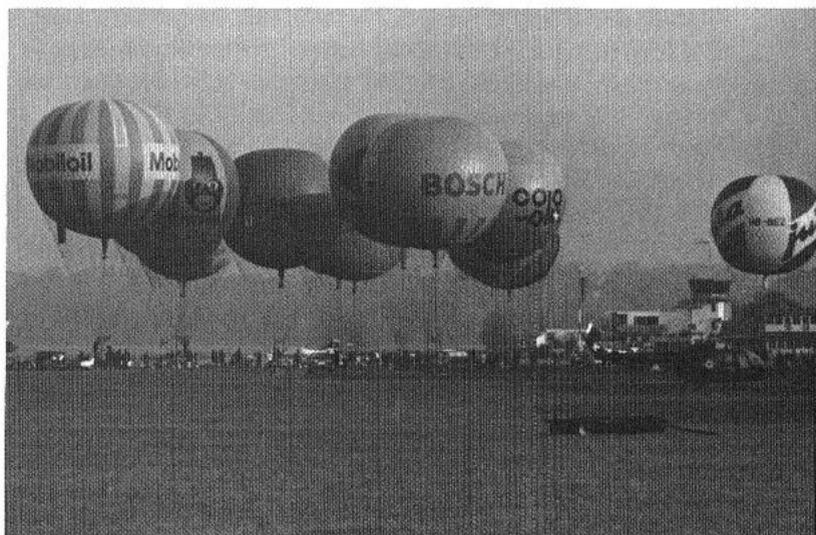
Flugverkehrsleitung

Die mit unverändertem Personalbestand arbeitende Flugsicherungsequipe der Radio-Schweiz AG wickelte 97 610 funkgeleitete Flugbewegungen praktisch reibungslos ab. Davon erfolgten 7985 nach Instrumentenregeln sowie 4016 im Transit und berührten den Platz nicht. Am verkehrsreichsten Tag (Mittwoch, 18. Juli) wurden 809 radiogeleitete Flugbewegungen registriert. Die Benützungsmöglichkeiten der Vorzugspiste 14 hielten sich im früheren Rahmen und wurden ganzjährig mit 45% ausgeschöpft. Andererseits kann im Winter, wenn dies von den Anrainern kaum wahrgenommen wird, die Vorzugspiste 14 bis gegen 75% der Betriebszeiten benützt werden.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Die gut eingespielte Zusammenarbeit der beteiligten Dienststellen und unseres Personals führte wieder zu einem reibungslosen Passagierablauf.

Als Resultat des angestiegenen Linienverkehrs wurden im Zubringerverkehr auf 271 PTT-Fahrten 4333 Passagiere befördert. Die Schwankungen der Devisenkurse wirkten sich auch im Verkauf von zollfreien Waren und in der Abflugbar aus: bei einem Umsatz von rund Fr. 50 000.- konnte immerhin noch ein Gewinn von Fr. 20 000.- erzielt werden.



Die winterliche Bereitstellung der Piste und der Rollflächen erfolgte in 17 Einsätzen. Dabei wurden mit 239 Maschinenstunden etwa 51 300 m³ Schnee geräumt und 3276 Liter umweltgerechter Enteiseralkohol versprüht.

Im Privatflugwesen erfolgten 2934 Zollabfertigungen. Der Treibstoffauschank durch die Shell verteilte sich ungefähr hälftig: auf Flugbenzin entfielen 780 000 Liter (wovon der eigene Flugbetrieb allein 147 700 Liter übernahm), auf Flugpetrol 807 000 Liter (davon verbrauchte die Dan-Air 281 700 Liter). Beim Flugbenzin wurden 76%, beim Flugpetrol 37% verzollt.

Die Bestände der auf dem Flughafen Bern-Belp stationierten Luftfahrzeug-Kategorien blieben praktisch konstant. Dagegen zeichnet sich vermehrt die Tendenz ab, Privatflugzeuge kostengünstiger zu betreiben (Haltergemeinschaften, Auslandsflüge usw.).

Der Flughafen Bern-Belp war 1979 während 4195 Stunden betriebsbereit.

Bei glimpflich abgelaufenen Landeunfällen entstand lediglich Sachschaden. Unsere Spezialisten lösten dabei die nicht alltägliche Aufgabe, ein beschädigtes Flugzeug mit den Abmessungen 15×11×4 m auf SBB-Güterwagen zum Transport nach Norwegen zu verladen. Die Betriebsfeuerwehr rückte bei 24 kleineren Vorfällen aus.

Die gleiche Anzahl Mitarbeiter (12 Fest- und 5 Aushilfsangestellte) leisteten 1979 ähnliche Arbeiten wie im Vorjahr.

Im Laufe des Betriebsjahres sind folgende besondere Ereignisse zu erwähnen:

- | | |
|------------------|---|
| 28. Januar | DC-9-15 Landung von Zürich nach Genf |
| 21. März | Ankunft des deutschen Justizministers Vogel mit VFW 614 |
| 25. April | Inbetriebnahme Company Frequency (direkter Funkkontakt mit Dan-Air-Besatzung für Dispositionen im Handling sowie mit Rundflugpiloten für Rundflugeinsatzzeiten) |
| 13. Mai | 4. Bernische Ballonwettfahrt ab Bern-Belp |
| 22. und 25. Juni | DC-9-15 jeweils von Nizza nach Genf |
| 30. und 31. Juni | Schweizerischer Modellhelikopter-Wettbewerb |
| 31. Juni | Zusammenkunft der Alpar-Ehemaligen, darunter der erste Alpar-Direktor von 1920 bis 1937, Henry Pillichody |
| 12. August | Lockheed L-100 Hercules Landung von Zürich nach Le Havre |
| 7. Oktober | Privatbesuch von Prinz Philip, Duke of Edinburgh |
| 26. Oktober | Tanklöschfahrzeug mit 8000 Liter Kapazität von der Flughafenfeuerwehr Kloten erworben und nach Bern übergeführt |

Flugbetrieb

Personal

Der krankheitsbedingte Ausfall eines hauptamtlichen Fluglehrers reduzierte die Belegschaft auf zwei hauptamtliche Fluglehrer. Daneben blieben zwei Mitarbeiter für Verkauf, Kundendienst und Administration tätig.

Zur Bewältigung des gewerbsmässigen und des Schulbetriebes wurden 38 nebenamtliche Piloten eingesetzt, davon 14 als Fluglehrer und 24 als Rundflugpiloten. Alle Kurse der Fliegerischen Vorschulung (FVS) wurden durch einen hauptamtlichen Fluglehrer geleitet.

Flugzeugpark

Der Flottenbestand von 12 Flugzeugen blieb unverändert. Eine ältere Cessna 172 wurde durch ein neues Flugzeug des gleichen Musters ersetzt. Im Berichtsjahr erfolgte die Privatpiloten-Ausbildung und die Fliegerische Vorschulung fast ausschliesslich auf unseren 5 FFA 202/15 BRAVO.

Eine detaillierte Aufstellung über den Flugzeugpark findet sich auf der zweitletzten Seite des Jahresberichtes.

Produktion

Mit 3994 Stunden sind die Flugleistungen gegenüber dem Vorjahr um 14% zurückgegangen. Die budgetierte Stundenzahl wurde um 6% unterschritten. Diese Produktionsverminderung wurde zum grössten Teil durch das ungünstigere Flugwetter im Herbst verursacht.

Die einzelnen Betriebssparten entwickelten sich wie folgt:

Anteil an den Gesamtflugstunden	1979	1978
- Motorflugschulung*	45,2%	43,7%
- Flugzeugvermietung	36,6%	38,1%
- Gewerbsmässige Flüge	17,7%	17,8%
- Betriebsflüge	0,5%	0,4%
	100,0%	100,0%
*Davon FVS-Schulung	54,0%	35,8%

Die detaillierten Flugleistungen sind auf Seite 15 zusammengestellt.

Flugschule

Obwohl die Schülerzahl der FVS im Berichtsjahr um 32% zugenommen hat, verminderte sich die gesamte Stundenproduktion um 11% auf 1806 Stunden. Dieser Rückgang ist auf die am 1. April 1979 in Kraft getretenen Lärmbestimmungen des Anhanges 5 zum Betriebsreglement sowie auf den Ausfall eines hauptamtlichen Fluglehrers zurückzuführen. In der individuellen Ausbildung standen 40 Schüler; 13 Privatschüler und 5 Berufspiloten wurden brevetiert.

1979 wurden bei guter Belegung 4 Theoriekurse für Privatpiloten durchgeführt. Von zwei ausgeschriebenen Theoriekursen für Berufspiloten konnte mangels Beteiligung nur einer durchgeführt werden.

Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

6 Kurse FVS/I	47 Schüler
2 Kurse FVS/II	18 Schüler
2 Navigationskurse FVS	13 Schüler
4 Theoriekurse Privatpiloten	58 Teilnehmer
1 Theoriekurs Berufspiloten	10 Teilnehmer
1 Theoriekurs Radionavigation/CVFR	16 Teilnehmer
2 Einführungskurse Migros	32 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

Bedingt durch die ungünstigen Wetterverhältnisse, vor allem im September und Oktober 1979, konnte die hohe Produktion des Vorjahres nicht erreicht werden. Die Flugstunden verminderten sich um 14% auf 708 Stunden, wobei die Passagierzahl um 13% und die Bewegungen um 11% abnahmen.

Ausgesprochen schlecht war die Produktion an Wochenenden, da im Berichtsjahr wochenlang keine Sonntage mit gutem Flugwetter zu verzeichnen waren.

Aufteilung der Rundflüge

	1979	1978
– Stadt oder Gürbetal/Aaretal	102	115
– Thunersee oder Juraseen	62	59
– Berner Oberland	110	146
– Berner Alpen	161	196
– Matterhorn	147	190
– Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	126	114
Total Flugstunden	708	820

Flugzeugvermietung

Unter den dargelegten meteorologischen Bedingungen verminderten sich auch bei der Flugzeugvermietung die Stunden um 17% und die Anzahl der Bewegungen um 15%. Dabei ist eine Tendenz zum billigeren, einfachen Flugzeug feststellbar, obwohl die Tarife im Betriebsjahr gegenüber 1978 noch nicht erhöht wurden.

Treibstoffkosten

Der massiven Verteuerung des Treibstoffes im Verlaufe des Betriebsjahres wirkten wir ertragsseitig mit der Einführung eines Benzinpreiszuschlages entgegen. Im gewerbsmässigen Bereich wird sich aus diesem Grund auch eine Anpassung der Tarife aufdrängen. Abgesehen von den steigenden Kosten zeichneten sich auch in der Versorgung mit Flugzeugbenzin erste Engpässe ab.

Finanzielles

Der zusammengefasste Gesamtaufwand beider Betriebsteile blieb mit 2,7 Millionen Franken auf Vorjahreshöhe. Bei unverändertem Personalbestand ist ein Anstieg der Personalkosten um 4,2% auf 1,13 Millionen Franken vor allem auf den ab Jahresmitte wirksamen Teuerungseinbau zurückzuführen.

Beim Platzbetrieb nahm der Ertrag um 134 000 Franken zu. Dabei wirkten sich in erster Linie die vermehrten Kursflüge der Dan-Air aus. Andererseits mussten aus laufender Rechnung 160 000 Franken Rückstellungen als Defizitgarantie zur Weiterführung des Linienverkehrs gemacht werden. Aus früheren Rückstellungen wurden 1979 zu diesem Zweck 87 000 Franken beansprucht. Bei leicht vermindertem Sachaufwand, normalen Abschreibungen und unveränderten Betriebsbeiträgen von Stadt und Kanton schliesst damit die Rechnung ausgeglichen ab.

Die Abteilung Flugbetrieb verzeichnete eine Ertragsverminderung um rund 129 000 Franken (12,4%). Da bei vollen Abschreibungen und trotz stark gestiegenen Treibstoffkosten auch der Aufwand um rund 115 000 Franken (11,3%) reduziert werden konnte, ergab sich immerhin noch ein bescheidener Reingewinn von rund 7400 Franken.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 4 Sitzungen des Ausschusses und 4 Sitzungen des Gesamtrates. Dieser hielt seine Sitzung vom 2. April anlässlich einer Besprechung mit Dan-Air in London ab.

Die 31. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1978 wurde am 26. Juni 1979 im Flughafen-Restaurant unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Nationalrat U. Kunz, durchgeführt. Sie war von 56 Aktionären besucht, die 4700 eigene und vertretene Aktien vereinigten (83,2% des Aktienkapitals).

Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat waren keine vorzunehmen; die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Ausblick

Der Versuch, das Projekt noch 1979 zur Vorentscheidung zu bringen, ist im Widerstreit von sachlicher Dringlichkeit und politischen Erwägungen steckengeblieben. Damit steigt auch der Zeitdruck, der in der Berner Flugplatzfrage immer wieder von klaren Vorstellungen weg und zu scheinbar bequemeren Zwischenlösungen abgelenkt hat. Die bisherige Erfahrung und eine nüchterne Beurteilung der heutigen Lage machen aber deutlich, dass mit einer Wiederholung solcher Manöver die Zukunft des Flughafens Bern-Belp und der Alpar endgültig aufs Spiel gesetzt würde.

Im Laufe des Berichtsjahres ist auch in Bern die Crossair AG als neu gegründete schweizerische Gesellschaft des sogenannten Ergänzungsluftverkehrs (Anschluss- und Sekundärverbindungen) auf den Plan getreten. Das dynamisch geführte Unternehmen betreibt 20plätzig Kleinverkehrsflugzeuge (Swearingen Metro II), geniesst bis zu einem gewissen Grade die Unterstützung der Swissair und hat auf Jahresende u. a. eine Linienkonzession Bern-Paris beantragt. Davon erhofft man sich hier zum Teil schon wieder Wunder.

Die Crossair selbst hat festgestellt, dass eine regelmässige und wirtschaftliche Bedienung von Bern auch mit ihrem Flugmaterial nicht ohne Instrumenten-Landesystem und entsprechende Pistenverlängerung möglich sein wird. Dem Berner Oberland und anderen Fremdenverkehrsregionen im Einzugsgebiet brächte ein Einsatz von Kleinflugzeugen über Kurzstrecken keine Vorteile mehr. Als Flughafenhalter könnte andererseits die Alpar das Wegbleiben der Dan-Air und anderer grösserer Verkehrsträger betriebswirtschaftlich nicht auffangen.

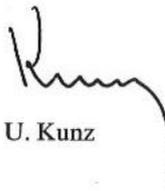
Die Herstellung von zusätzlichen und möglichst auch dauerhaften Luftverkehrsanschlüssen wäre in jedem Fall zu begrüssen. Man muss sich aber bewusst sein, dass es sich in einem solchen Fall auch für Bern nur um einen Ergänzungsverkehr handeln würde, der das Konzept 81 nicht erfüllen kann. Die Alpar steht in diesem Sinne weiterhin zu ihrer Aufgabe, für eine langfristige Lösung des Flugplatzproblems zu sorgen.

Bern, 28. April 1980

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:


U. Kunz


R. Zahnd



Bilanz per 31. Dezember 1979

Aktiven

Umlaufvermögen

Kasse	9 415.60
Postcheck	21 238.80
Banken	127 530.10
Wertschriften kurzfristig	39 157.—
Debitoren	173 247.—
Verrechnungssteuer	6 655.80
Subventionen Kanton und Stadt	244 433.40
Materialvorräte	111 856.40
Transitorische Aktiven	1 623.90

Anlagevermögen

Hochbauten	303 000.—
Einrichtungen und Geräte	14 083.85
Flugzeuge und Linktrainer	214 000.—
Fahrzeuge	58 626.—
Kapitalanlagen	915 367.50
	<hr/>
	2 240 235.35

Barkautionen Fliegerschule	29 076.45
Versicherungswert Anlagen	3 300 000.—

Passiven

Fremdkapital

Kreditoren	350 278.15
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	295 078.90
Vorausmiete Luftamt	15 000.—
Fürsorgeeinrichtung Alpar	105 924.15
Darlehen	4 000.—
Transitorische Passiven	19 730.10

Eigenkapital

Aktienkapital	565 000.—
Gesetzliche Reserven	4 075.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	76 923.55
Rückstellungen Platzbetrieb	791 025.—
Rückstellungen Flugbetrieb	2 955.20
Delkredere	10 245.30
	<hr/>
	2 240 235.35

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1979

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Personalaufwand	848 686.45	
	Betriebsaufwand	998 622.65	
	Betriebsertrag		1 170 884.10
	Nebenertrag		56 991.60
	Betriebsbeiträge: – Kanton		309 716.70
	– Stadt Bern		309 716.70
		<hr/> 1 847 309.10	<hr/> 1 847 309.10
Flugbetrieb	Personalaufwand	285 769.80	
	Betriebsaufwand	622 112.70	
	Betriebsertrag		915 306.10
	Betriebsgewinn	7 423.60	
		<hr/> 915 306.10	<hr/> 915 306.10

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1979 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 1980

Die Kontrollstelle:

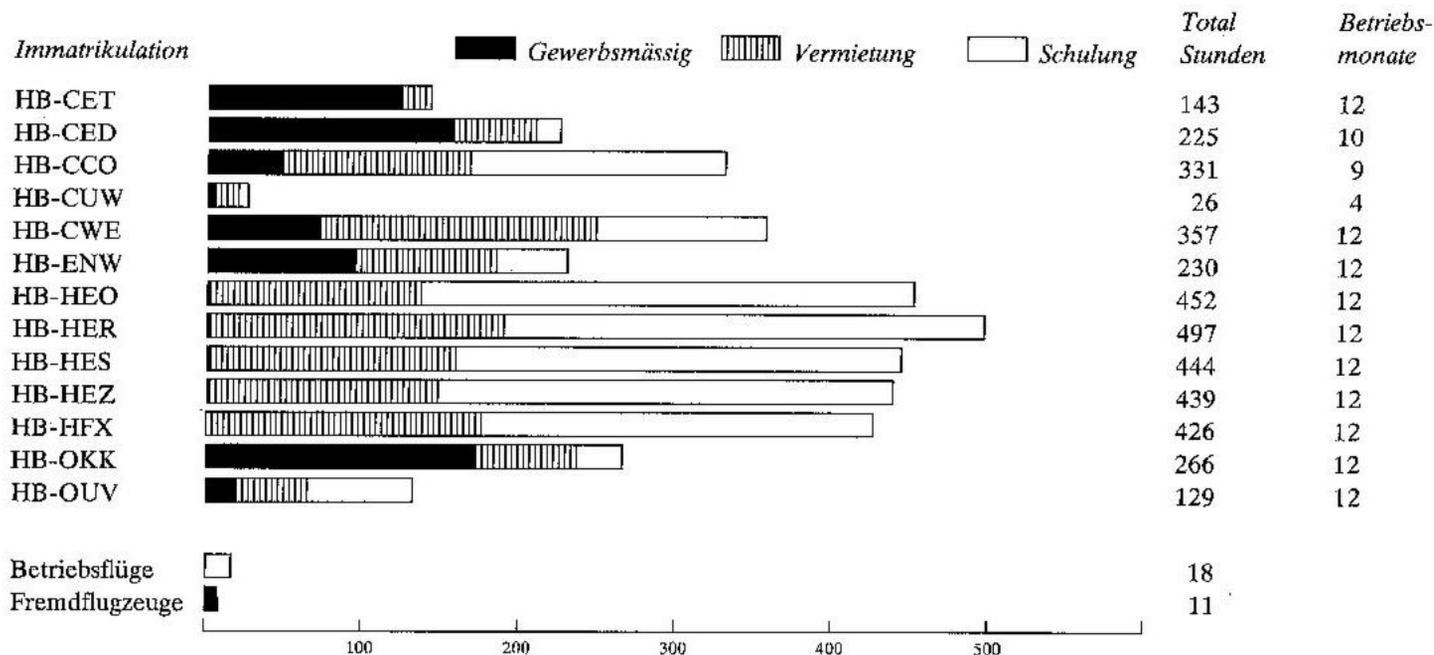
sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1979

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1979	1978	1979	1978	1979	1978
1. <i>Gewerbmässige Flüge</i>						
– Rundflüge	582	705	910	1 063	2 650	3 239
– Diverse (Taxi, Foto, Para)	126	115	218	198	916	840
2. <i>Schulflüge</i>	1 807	2 021	11 669	12 654		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 461	1 761	2 086	2 475		
4. <i>Betriebsflüge</i>	18	17	30	27		
Total Motorflug	3 994	4 619	14 913	16 417	3 566	4 079

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1979



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1979

<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 N	HB-CCO	1979	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 L	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

