



ALPAR 1981 JAHRESBERICHT

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1981

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1981	1980	1981	1980	1981	1980
<i>A. Gewerbmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	1 302	1 022	23 150	20 538	16 828	20 339
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	9	20	83	207	3 451	8 370
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 624	2 460	3 728	3 731	0	0
– Transport- und andere gewerbmässige Flüge	2 335	2 143	2 302	2 373	7 988	23 066
<i>B. Nicht gewerbmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Flüge des BZL	3 812	4 606	842	931		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 646	1 671	358	324		
*7. Privatflugwesen	25 635	27 543	20 799	23 882		
*8. Andere nicht gewerbmässige Flüge	1 291	1 326	93	73		
*9. Motorflugschulung	45 591	51 516	1 868	1 895		
10. Segelflugschulung	2 656	1 974				
11. Segelflugtraining	3 440	3 852				
Gesamter Luftverkehr	90 341	98 133	53 223	53 954	28 267	51 775
<i>Davon:</i>						
gewerbmässig	6 270	5 645	29 263	26 849	28 267	51 775
nicht gewerbmässig	84 071	92 488	23 960	27 105	0	0

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1981

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
53. Jahresbericht

Verwaltungsrat

- Präsident: *U. Kunz, Nationalrat, Thun
Vizepräsident: *H. Sommer, Regierungsrat, Bern
Mitglieder: *Dr. M. Frölicher, gew. Direktor, Corseaux
*P. Gfeller, Notar, Bern
*E. Hegner, Direktor, Bern
*J. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, Bern
A. Hebeisen, alt Gemeinderat, Thun
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter,
Bern
H.-U. Leibundgut, Ing. HTL,
Kirchenthurnen
P. Müller, Beauftragter für
Wirtschaftsfragen, Bern
M. Staub, lic. iur., Direktionssekretärin,
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, Belp

Für die Alpar und den Flughafen Bern-Belp ist die seit langem sichtbare Existenzgefährdung im 53. Betriebsjahr akut geworden. Obschon der Anteil des Leistungsertrages am Gesamtaufwand beider Abteilungen gegenüber 1980 von 79% auf 86% gesteigert werden konnte, musste die Rechnung des Platzbetriebes bei einem von 67% auf 77% verbesserten Selbsterhaltungsgrad schliesslich durch Auflösung von Rückstellungen ausgeglichen werden. Eine Wiederholung solcher Notmassnahmen müsste zur Liquidation der Gesellschaft selbst führen.

Diese Krise wurde unmittelbar durch die Verweigerung des bisherigen Betriebsbeitrages von rund 310 000 Franken der Stadt Bern in der Gemeindeabstimmung vom 5. April ausgelöst. Sie konnte kurzfristig mit massiven Gebührenerhöhungen, ausserordentlichen Leistungen des Kantons sowie auf Kosten der Unternehmungssubstanz überbrückt werden. Um so offensichtlicher ist dabei die Abhängigkeit unseres Unternehmens vom politischen Willen und Können seiner Hauptaktionäre geworden.

Das Dilemma des Flughafenhalters mit öffentlichem Auftrag ohne entsprechenden Rückhalt hat auch die 1981 fällig gewordene Konzessionserneuerung überschattet. Die Ungewissheit über die langfristigen Absichten und Möglichkeiten unserer politischen Träger hat beim Bund ebenfalls zu einer abwartenden Zwischenlösung geführt. Mit Verfügung vom 20. Mai hat das EVED die 1951 erteilte Betriebskonzession nur provisorisch bis zum 31. Dezember 1982 verlängert. Damit wurden u. a. weitere Einschränkungen des Flugbetriebes (Lärmbekämpfung) sowie die Erwartung verbunden, dass «ausreichende Anhaltspunkte für genügende finanzielle Mittel bis Ende 1982 bestehen». Die Auswirkung der ersten Bedingung ist leider im Berichtsjahr deutlicher geworden als die Erfüllung der zweiten.

Betrieb

Gegenüber dem Vorjahr ging die Gesamtzahl der Flugbewegungen um 8% auf 90 341 zurück. Besonders ausgeprägt war die Abnahme der Motorflugschulung (rund 12%) und der Privatflüge (rund 7%). Bemerkenswert ist die unterschiedliche Entwicklungstendenz während des Jahres, wobei die Schulflüge im 1. Semester noch um 22% zu-, im 2. Semester dagegen um 32% abgenommen haben. Ein ähnliches Bild zeigt der private Verkehr. Dies bestätigt die Reaktion weiter Benützerkreise auf die zur Jahresmitte erfolgte Erhöhung der Gebühren um rund 50% bei fast gleichzeitiger Reduktion der Schulungsmöglichkeiten abends und vor allem an Samstag-nachmittagen. Darin zeichnen sich bereits auch die wirtschaftlichen Grenzen derartiger Massnahmen ab.

Im Linienverkehr hat bei annähernd unverändertem Umfang der Dan-Air Operation (569 Kurse, 19 133 Passagiere) die Crossair einen weiteren Zuwachs gebracht (733 Kurse, 4017 Passagiere). Auch dieser konnte bei verlängerter Betriebszeit am Abend mit Überzeiten des vorhandenen Personals bewältigt werden. Schwierigkeiten ergaben sich lediglich im Zusammenhang mit den ungenügenden technischen Anlagen. Einerseits war die Crossair bei Mittagsabflügen an warmen Sommertagen von der Piste her gewichts- und damit nutzlastbeschränkt, andererseits mussten im Winter bei schlechter Sicht Anflüge nach Zürich umgeleitet werden.

Planung

Angesichts der kurzfristig verunsicherten Überlebensmöglichkeiten des Unternehmens lag das Schwergewicht dieser Führungstätigkeit auf der Vorbereitung, Beurteilung und Ausführung von Notaktionen (Budgetvarianten, Beratungen im Verwaltungsrat, Verhandlungen mit Behörden und Betroffenen). Daneben musste der im Einvernehmen mit dem Bundesamt

für Zivilluftfahrt erstellte Sicherheitszonenplan zur Vermeidung langwieriger Einspracheverhandlungen in eine leichter verständliche Form gebracht werden, wobei aber die erste Auflage rechtswirksam blieb. In mittelfristiger Sicht waren die von den zuständigen Bundesämtern erstellten Grundlagen für Lärmzonenpläne zu beurteilen.

Der zweite langfristige Plan der Alpar (Projekt 80) liegt den zuständigen Behörden seit Oktober 1980 vor. Die Kantonsregierung hat die weitere Bearbeitung federführend übernommen und zur Überprüfung wiederum eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese hat im Mai unter dem Vorsitz von Herrn Regierungsrat H. Sommer ihre Beratungen mit dem ursprünglichen Ziel aufgenommen, Bericht und Antrag der Exekutive an den Grossen Rat noch im Sommer 1982 zu ermöglichen.

Aussenbeziehungen

Als Flughafenhalter ist die Alpar ausführendes Betriebsorgan der bernischen Luftfahrtpolitik. Ohne eindeutige Absicht und verlässliche Unterstützung ihrer öffentlichen Auftraggeber ist sie daher auch nicht in der Lage, glaubwürdige und wirksame Öffentlichkeitsarbeit in grösserem Rahmen zu leisten. Das Schwergewicht der Aussenbeziehungen lag somit weiterhin auf direkten Kontakten mit den einzelnen Interessengruppen und Behördenvertretungen. Dabei sind neben der fortgesetzten Aktivität des Vereins Pro Belpmoos und der verständigen Haltung der Flughafenbenützer auch die guten Arbeitsbeziehungen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt hervorzuheben.

Luftverkehr

Linienverkehr

Auf der regelmässigen, direkten Flugverbindung zwischen London und Bern erreichte die Dan-Air noch einmal ihr bisheriges Spitzenresultat. Von den 604 geplanten Kursen wurden 569 über Bern durchgeführt, was einer Regelmässigkeit von 94% entspricht. Zu den 19 133 über Bern beförderten Personen wurden auf 24 über Basel umgeleiteten Kursen 760 Passagiere transportiert. Die durchschnittliche Auslastung lag mit 33,7 Personen oder 73% des Sitzplatzangebotes wiederum sehr hoch. Die Kapazitätsgrenze ist damit aber erreicht; eine weitere Steigerung kann aus Buchungsgründen nicht mehr erzielt werden. Der Luftfrachtverkehr stagnierte mit 16,7 Tonnen.

Die Dan-Air verkehrte nach folgendem Flugplan (alles Lokalzeiten):

Flugplanperiode und Flugtage	London Gatwick ab	Bern- Belp an ab	London- Gatwick an
<i>Winter</i>			
1. Jan.–28. März			
Mo Mi Fr Sa So	10.30	13.55 14.35	16.00
<i>Sommer</i>			
1. April–24. Okt.			
Mo Di ¹ Mi Do ¹ Fr Sa So	10.05	13.30 14.05	15.30
So ²	16.15	19.40 20.20	21.45
<i>Winter</i>			
26. Okt.–31. Dez.			
Mo Mi Fr Sa ³ So ³	10.05	13.30 14.05	15.30

¹ Di und Do ab 19. Mai ² So ab 24. Mai bis 6. September

³ Sa und So ab 19. Dezember

Trotz hohem Passagieraufkommen bleibt die Zukunft dieser direkten Flugverbindung mit London ungewiss. Sollte die Dan-Air ihre langjährige und hartnäckige Aufbauarbeit wegen der ungenügenden Infrastruktur in Bern nicht wirtschaftlich weiterentwickeln können, muss mit einer Einstellung der Linie gerechnet werden. Abgesehen von den Konsequenzen für den Tourismus im Berner Oberland würde damit der Flughafen den bisher einträglichsten Verkehr verlieren. Eine Dan-Air Landung bringt ungefähr die Einnahmen, die mit hundert Landungen von Kleinflugzeugen erzielt werden.

Die Crossair-Strecke Hannover–Bern und zurück wurde nur bis Ende Mai 1981 betrieben. Auf 182 Kursen wurden zwischen Januar und Mai 432 Personen oder durchschnittlich 2,4 Passagiere transportiert. Dieser Linie wurde von Anfang an keine grosse Zukunft vorausgesagt, weil es sich nicht um direkte, sondern um über Zürich geführte und oft bereits von Zürich aus voll gebuchte Flüge handelte. Die Crossair hat sich deshalb im Mai entschlossen, diese Kurse einzustellen, dafür aber Bern–Paris zu intensivieren.

Die Strecke Bern–Paris–Bern wurde von der Crossair von Januar bis Mitte September werktäglich über Mittag geflogen. Ab 15. September bis Ende Oktober wurde diese Verbindung morgens wie abends und ab 1. November mit einem zusätzlichen Mittagkurs zweimal täglich bedient. Mit der Verdoppelung der Flüge ging auch ein Flughafenwechsel von Paris-Orly Sud nach Paris-Charles de Gaulle einher.

Zwischen Bern und Paris wurden von den 588 geplanten Kursen deren 551 über Bern durchgeführt. Auf diesen Flügen transportierte die Crossair 3585 Passagiere oder durchschnittlich 6,5 Personen pro Flug. Damit wurde eine Sitzplatzbelegung von 50% und eine 94prozentige Regelmässigkeit der Flüge erreicht. 17 Kurse mussten aus Wettergründen und einer wegen Stromausfalls in Belp (Ausfall der Pistenbeheizung) über Zürich umgeleitet werden.

Die Crossair verkehrte nach folgendem Flugplan
(alles Lokalzeiten):

Flugplanperiode und Flugtage	Bern-Belp ab	Paris an	ab	Bern-Belp an
<i>Winter</i>				
1. Jan.–27. März				
Mo Di Mi Do Fr	12.25	14.00	14.30	16.00
<i>Sommer</i>				
29. März–14. Sept.				
Mo Di Mi Do Fr	12.55	14.25	14.55	16.25
<i>Winter</i>				
15. Sept.–31. Okt.				
Mo Di Mi Do Fr	08.00	09.30	18.00	19.30
1. Nov.–31. Dez.				
Mo Di Mi Do Fr	08.00	09.30	10.00	11.30
Mo Di Mi Do Fr	16.00	17.30	18.00	19.30

Die Umstellung des Flugplanes auf Morgen-/Mittag- und Abendkurse hat sich verkehrsbelebend ausgewirkt. Damit haben Geschäftsreisende die Möglichkeit, morgens Bern zu verlassen, tagsüber ihrer Arbeit in Paris nachzugehen und am Abend bereits wieder zurück zu sein. Hingegen wirkte sich das Fehlen eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf die Regelmässigkeit der Tagesrandkurse besonders in den Wintermonaten negativ aus.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr

Der ausländische Geschäfts- und Privattouristikverkehr verzeichnete auf 1998 Flügen (-9,6%) 3854 Passagiere (-11,9%). Die meisten Flugreisen führten nach oder begannen in den angrenzenden Staaten. Unter insgesamt 20 Ländern sind aber auch Grossbritannien, die Beneluxstaaten, Spanien, Skandinavien, Irland, die DDR, Dänemark, Portugal, Ägypten, Algerien, Tunesien, Griechenland, Jugoslawien und Zypern vertreten.

Im gewerbsmässigen internationalen Verkehr (Taxi, Charter) flogen nur noch 11 Gesellschaften, davon 6 ausländische, mit 35 verschiedenen Flugzeugen 77mal Bern-Belp an.

Der in Bern stationierte Helikopter der Schweizerischen Rettungsflugwacht flog 219 Einsätze. Dazu transportierte die SRFW mit Flächenflugzeugen 74 Patienten nach oder von Bern.

Im privaten Geschäftsverkehr flogen 120 Firmen (94 ausländische und 26 schweizerische) mit 171 Flugzeugen Bern-Belp 384mal an.

Mit 17 Flugzeugen wurden 23 Delegationen aus 8 verschiedenen Staaten durch unsere Bundesverwaltung empfangen.

Von 141 auf dem Flugplatz Bern-Belp gelandeten Lear-Jets waren nur noch deren 19 ältere Modelle des Typs 23, 24 und 25. Die anderen 122 Maschinen waren mit wesentlich leiseren Triebwerken der neueren Generation ausgerüstet. Eine ähnliche Entwicklung zeigte sich auch bei den übrigen Strahlflugzeugen.

Flugplatzbetrieb

Anlagen und Ausrüstung

Im Berichtsjahr erfolgten keine grösseren Arbeiten. Auf Ende April wurde die neue Wetterinformationsstelle in Betrieb genommen. Seither können die Piloten über zwei Spezialfernseher Auskunft über die herrschende Wetterlage in ganz Europa einholen.

Im Frühjahr hat eine Kleinfirma der Flugzeugelektronik ihre Arbeit in dem von uns vermieteten, überholten und neu isolierten Wohnwagen aufgenommen.

Im Sommer musste der Boden der Feuerwehrgarage neu betoniert werden. Gleichzeitig wurde eine Grube eingerichtet, um die Wartungsarbeiten an den zwei Tanklöschfahrzeugen nicht mehr im Freien ausführen zu müssen. Einigen Aufwand verursachte die Abklärung der anormal kurzen Lebensdauer der Halogenlampen in der Anfluglichterschneise. Der amerikanische Hersteller kam voll für den Schaden auf, nachdem ihm nachgewiesen werden konnte, dass ein Unterlieferant die Spe-

zifikationen nicht eingehalten hatte. Um die Landebedingungen für den abendlichen Pariser Kurs der Crossair zu verbessern, wurde auch die Pistenrandbefeuerung mit Halogenlampen ausgerüstet. Sodann wurde im Sinne eines Versuches der Waldrand im Selhofen-Zopfen mit einer provisorischen Hindernisbefeuerung markiert.

Flugaufsicht

Wie bisher wurden die vorgeschriebenen Flugwege von den Piloten strikte eingehalten, was der besonders intensiven Instruktion und konsequenten Anleitung der Kontrollorgane zu verdanken ist. Von den 17 ausschliesslich während der Hochsaison eingegangenen Fluglärmmeldungen konnte die Mehrzahl im telefonischen Gespräch bereinigt werden.

Von den 38 erteilten Ausnahmegenehmigungen waren 26 der Crossair zuzuschreiben, die an 5 Abenden Nachtlandeübungen durchgeführt hat.



Flugverkehrsleitung

Die Betriebsgruppe der Radio-Schweiz AG wickelte 93 796 (davon 9998 nach Instrumentenflugregeln) funkgeleitete Flugbewegungen in der Kontrollzone Bern ab. Am verkehrsreichsten Tag, dem 10. April, wurden 818 radiogeleitete Flugbewegungen durch den Kontrollturm bewältigt.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Die eingespielte Zusammenarbeit aller Beteiligten erleichterte wiederum die Aufnahme neuer Flugverbindungen durch die Crossair. Der Zubringerdienst auf die Crossair-Flüge erfolgt ab Bahnhof Bern mit unserem Kleinbus, der kostengünstiger als die für diesen Zweck zu grossen PTT-Cars betrieben werden kann. Die dafür erforderlichen Prüfungen wurden durch vier Mitarbeiter unseres Betriebsdienstes bestanden; die erste Fahrt erfolgte am 16. Februar.

In 466 Fahrten wurden 592 Passagiere transportiert. Im Zubringerverkehr für die Dan-Air beförderte die PTT in 300 Fahrten 5099 Fluggäste.

Bei einem Rohertrag von Fr. 110 100.— für Verkäufe in der Abflug-Bar und auf zollfreien Waren konnte wiederum ein Rohgewinn von Fr. 33 800.— erzielt werden.

Für die Schnee- und Eisräumung waren 40 Einsätze mit 353 Maschinenstunden notwendig. Zuzüglich kamen 248 Stunden für Reparaturen und Handarbeiten. Die kumulierte Schneehöhe betrug 121 cm, entsprechend einem Volumen von 86 000 m³ oder 17 000 Kipper-Lastwagen (doppelt soviel wie im Winter 1980). Auch der Aufwand für die Eisräumung verdoppelte sich auf 11 110 Liter Enteiseralkohol.

Die normale Betriebsöffnungszeit betrug 4220 Stunden. Dazu blieb der Flughafen während 106 Stunden im 4. Quartal nach Nachtbeginn besetzt, um die abendlichen Landungen der Crossair von Paris her abzufertigen.

Der Privatflugverkehr erforderte noch 2889 Zollabfertigungen. Das durch die Shell betriebene Treibstoffgeschäft war rückläufig. Es wurden 733 267 Liter Flugbenzin und 855 434 Liter Flugpetrol ausgeschrieben. Der Alpar-Flugbetrieb bezog 172 327 Liter Flugbenzin.

Die Betriebsfeuerwehr wurde für 7 vorbeugende Einsätze alarmiert.

Die unveränderte Mitarbeitergruppe leistete gesamthaft 28 058 Arbeitsstunden, die sich wie folgt aufteilten:

	1981	1980
Abfertigung Linienverkehr	23%	18%
Flugpolizei/Aufsicht	16%	16%
Telefon/Kasse/Statistik/Fakturierung	15%	15%
Abfertigung allgemeine Luftfahrt	15%	14%
Reinigung/Transporte/Instruktion	11%	11%
Herstellung von Neuanlagen	—	6%
Unterhaltsarbeiten	17%	15%
Diverses	3%	5%
	100%	100%

Flugbetrieb

Besondere Ereignisse

Im Laufe des Betriebsjahres sind zu erwähnen:

- 10. 3. Landung einer Hercules C-130 der Trans-america
- 21. + 22. 3. Tage der «offenen Türe» im Belpmoos (Informationsveranstaltung auf die städtische Abstimmung hin)
- 5. 4. Durch Gemeindeabstimmung in der Stadt Bern werden weitere Beitragsleistungen an den Flughafen Bern-Belp mit 22 515 Nein gegen 14 220 Ja abgelehnt
- 13. + 15. 5. Landung und Start einer Dash DHC-7 der kanadischen Luftwaffe mit einer Delegation aus Kanada
- 21. 5. Landung Convair CV-580 Nor-Fly
- 28. 6., 2. + 3. 11. An- und Abflüge von zwei Fokker F-27 M der königlich niederländischen Luftwaffe
- 30. 6. + 2. 9. Landung einer Hercules C-130 der schwedischen Luftwaffe
- 20. 7. Queensflight HS-748 von Benson nach Bern mit Prinz Philipp an Bord
- 8. 9. Landung einer Crossair-Maschine von Mollis mit dem österreichischen Staatspräsidenten, Herrn Rudolf Kirchschläger, an Bord
- 24. + 25. 10. Informationstage des Vereins Pro Belpmoos mit Tag der «offenen Türe»
- 23. 11. Ju-52 A-702 zum letztenmal in Bern

Personal

Für die Bewältigung der fliegerischen Aufgaben waren im Berichtsjahr 3 haupt- und 14 nebenamtliche Fluglehrer sowie 42 nebenamtliche Berufspiloten tätig. Die 2 Mitarbeiter im Kundendienst mussten durch die Schaffung einer zusätzlichen Halbtagsstelle verstärkt und entlastet werden (Ferien, Militärdienst, Sonntagsdienste).

Flugzeugpark

Die Alpar-Flotte bestand auch im Berichtsjahr aus 12 einmotorigen Flugzeugen. Eine detaillierte Aufstellung findet sich auf der zweitletzten Seite des Berichtes.

Produktion

Mit 4595 produzierten Flugstunden wurde die budgetierte Stundenzahl um 7% überschritten. Dieses gute Resultat ist in erster Linie dem ausserordentlich günstigen Flugwetter im November zu verdanken. Durch das Ausbleiben der sonst üblichen herbstlichen Nebellagen wurden in diesem Monat 300 Flugstunden mehr produziert als in den Vorjahren.

Die einzelnen Betriebssparten entwickelten sich wie folgt:

Anteil an den Gesamtflugstunden	1981	1980
- Motorflugschulung*	48,3%	49,8%
- Flugzeugvermietung	32,8%	30,0%
- Gewerbsmässige Flüge	18,6%	19,8%
- Betriebsflüge	0,3%	0,4%
	100,0%	100,0%
* Davon FVS-Schulung	42,4%	40,7%

Die detaillierten Flugleistungen sind auf Seite 15 zusammengestellt.

Flugschule

Die Anzahl Schüler der FVS-Kurse (fliegerische Vorschulung), Stufe I, blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert. Bei den Absolventen der Stufe II erhöhte sich die Schülerzahl um 30%, was eine nochmalige Erhöhung der FVS-Flugstundenproduktion von 11% ergab. Bei der Privatschulung war eine Produktionsverminderung von 3% zu verzeichnen, was vornehmlich auf die weitere Verschärfung des Anhanges 5 zum Betriebsreglement zurückzuführen ist (Ausfall des Samstagnachmittags, Kürzung des Abendbetriebes). In der Grundschulung standen 57 Schüler, wovon 26 zum Privatpiloten und 2 zum Berufspiloten brevetiert wurden.



1981 wurden 4 Theoriekurse für Privatpiloten, 1 Kurs für Berufspiloten und 1 Kurs für Radionavigation (CVFR) durchgeführt. Das allgemeine Interesse an unseren Theoriekursen kann als gut bezeichnet werden.

Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

5 Kurse FVS/I	38 Schüler
3 Kurse FVS/II	31 Schüler
2 Navigationskurse FVS	12 Schüler
4 Theoriekurse Privatpiloten	40 Teilnehmer
1 Theoriekurs Berufspiloten (B + BB)	8 Teilnehmer
1 Theoriekurs Radionavigation (CVFR)	9 Teilnehmer
2 Einführungsflüge Migros	26 Teilnehmer

Gewerbmässige Flüge

Das schlechte Flugwetter im Spätsommer ergab zunächst eine eher unbefriedigende Zwischenbilanz unserer Flugstundenproduktion. Wie bereits erwähnt, konnte das Total von 854 gewerbmässigen Flugstunden nur dank der günstigen Wetterlage im November erreicht werden. Gegenüber dem Vorjahr wurden im September 30% weniger und im November 400% mehr produziert. Darin zeigt sich einmal mehr die extreme Wetterabhängigkeit unseres Rundflugbetriebes.

Aufteilung der Rundflüge (in h)	1981	1980
- Stadt oder Gürbetal/Aaretal	76	69
- Thunersee oder Juraseen	67	56
- Berner Oberland	138	159
- Berner Alpen	187	228
- Matterhorn	235	210
- Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	151	164
Total Flugstunden	854	886

Flugzeugvermietung

Gegenüber dem ungünstigen Berichtsjahr 1980 konnte eine Steigerung der Flugstundenproduktion von 12% festgestellt werden. Dies ist um so erfreulicher, als im Sommer 1981 der Benzinpreis das bisherige Maximum von Fr. 1.72/l erreichte. Diesem Umstand musste mit der Verrechnung von Benzinzuschlägen entsprechend Rechnung getragen werden. Durch eine vermehrte Einmietung von Fremdflugzeugen für den gewerbmässigen Flugbetrieb ergab sich die Möglichkeit, unseren Kunden auch bei schönem Flugwetter Flugzeuge zu vermieten, ohne dabei Sitzkapazität im Rundflug einzubüssen.

Finanzielles

Mit 3,04 Millionen Franken ist der Gesamtaufwand beider Betriebsteile gegenüber dem Vorjahr um lediglich 3% angestiegen. Bei unverändertem Bestand der festangestellten Mitarbeiter stiegen die gesamten Personalkosten um 4,3% auf 1,25 Millionen Franken. Dies war nebst der normalen Teuerung vor allem auf den produktionsbedingten Mehreinsatz von nebenamtlichem Personal zurückzuführen. Zu Jahresbeginn mussten zudem aus Rückstellungen Fr. 210 736.05 Dekungskapital infolge kumulierten Teuerungseinbaus an die Versicherungskasse des bernischen Staatspersonals geleistet werden.

Die Abteilung Platzbetrieb erzielte mit 1,44 Millionen Franken einen um 14,3% höheren Ertrag als im Vorjahr. Die Weiterführung der Dan-Air-Linie, die Gebührenanhebung ab Jahresmitte sowie eine entsprechende Forcierung der Mieterträge auf Liegenschaften ermöglichten dieses Resultat. Die durch den Wegfall des Betriebsbeitrages der Stadt Bern aufgerissene Lücke von Fr. 310 000.— konnte dadurch bis auf Fr. 107 876.30 geschlossen werden. Nach ausserordentlicher Erhöhung des Kantonsbeitrages um Fr. 60 000.— musste der Platzbetrieb die Differenz von Fr. 47 876.30 aus seinen Rückstellungen decken. Diese wurden überdies durch Beschaffung einer Schneefräse um rund 51 000 Franken vermindert.

Mit einem Zuwachs von Fr. 98 485.90 (9,1%) erreichte die Abteilung Flugbetrieb einen neuen Höchstertag von 1,18 Millionen Franken. Durch zusätzlichen Einsatz von nebenamtlichem Flugpersonal und weiterhin gestiegenen Kosten für Betriebsstoffe und Unterhalt erhöhte sich der Aufwand um Fr. 92 374.35 (8,6%), womit der Reingewinn um Fr. 6 111.55 höher ausfiel als im Vorjahr. Die noch aus dem Berichtsjahr aufgelaufenen Revisionsfälligkeiten kommen bilanzmässig in den erhöhten transitorischen Passiven zum Ausdruck.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 2 Sitzungen des Ausschusses und 5 Sitzungen des Gesamtrates.

Die 33. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1980 wurde am 29. Juni 1981 im Flughafenrestaurant unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Nationalrat U. Kunz, durchgeführt. Sie war von 51 Aktionären besucht, die 4740 eigene und vertretene Aktien vereinigten (83,9% des Aktienkapitals).

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

Ausblick



In den vergangenen Jahren sind alle Anstrengungen, die Berner Flugplatzfrage einer dauerhaften Lösung zuzuführen, verhindert oder verzögert worden. Das Projekt 80 wurde auch im Berichtsjahr noch durch die Vorstellung aufgehalten, dass zwar unbedingt etwas geschehen muss, aber ja nichts passieren darf. Diese Illusion wurde bereits durch die Abstimmung in der Stadt Bern zerstört.

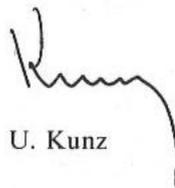
Solange Planung und Vorabklärungen als Anlauf zum politischen Entschluss betrieben werden, ist auch die weitere Entwicklung der Alpar nicht voraussehen. Diese hängt jetzt davon ab, ob die beiden Hauptaktionäre ihre politische und unternehmerische Verantwortung auf einen gemeinsamen Nenner bringen können. Dazu bedarf es der Weitsicht und der Entschlusskraft, die vor 53 Jahren den Berner Flugplatz ins Werk gesetzt haben.

Bern, 7. Mai 1982

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



U. Kunz



R. Zahnd

Bilanz per 31. Dezember 1981

Umlaufvermögen

Kasse	13 543.30
Postcheck	34 013.35
Banken	168 066.85
Wertschriften kurzfristig	22 157.—
Debitoren	165 874.10
Verrechnungssteuer	8 664.35
Subvention Kanton Bern	370 000.—
Materialvorräte	105 556.35
Transitorische Aktiven	4 340.—

Anlagevermögen

Hochbauten	199 000.—
Einrichtungen und Geräte	2 162.—
Flugzeuge und Linktrainer	77 000.—
Fahrzeuge	30 620.75
Kapitalanlagen	864 869.—
	<hr/>
	2 065 867.05
	<hr/>

Barkautionen Fliegerschule	26 554.70
Versicherungswert Anlagen	3 643 200.—

Fremdkapital

Kreditoren	447 898.05
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	365 588.30
Rückstellungen Platzbetrieb	351 553.80
Rückstellungen Flugbetrieb	30 957.95
Fürsorgeeinrichtung Alpar	71 115.65
Transitorische Passiven	100 332.70

Eigenkapital

Aktienkapital	565 000.—
Gesetzliche Reserven	5 470.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	103 336.20
Delkredere	24 614.40
	<hr/>
	2 065 867.05
	<hr/>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1981

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Personalaufwand	921 751.85	
	Betriebsaufwand	934 013.95	
	Betriebsertrag		1 325 071.10
	Nebenertrag		112 818.40
	Betriebsbeitrag Kanton Bern		370 000.—
	Entnahme aus Rückstellungen		47 876.30
		<hr/>	
		1 855 765.80	1 855 765.80
<hr/>			
Flugbetrieb	Personalaufwand	327 697.65	
	Betriebsaufwand	837 664.30	
	Betriebsertrag		1 182 321.55
	Betriebsgewinn	16 959.60	
		<hr/>	
		1 182 321.55	1 182 321.55
<hr/>			

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1981 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, 6. Mai 1982

Die Kontrollstelle:

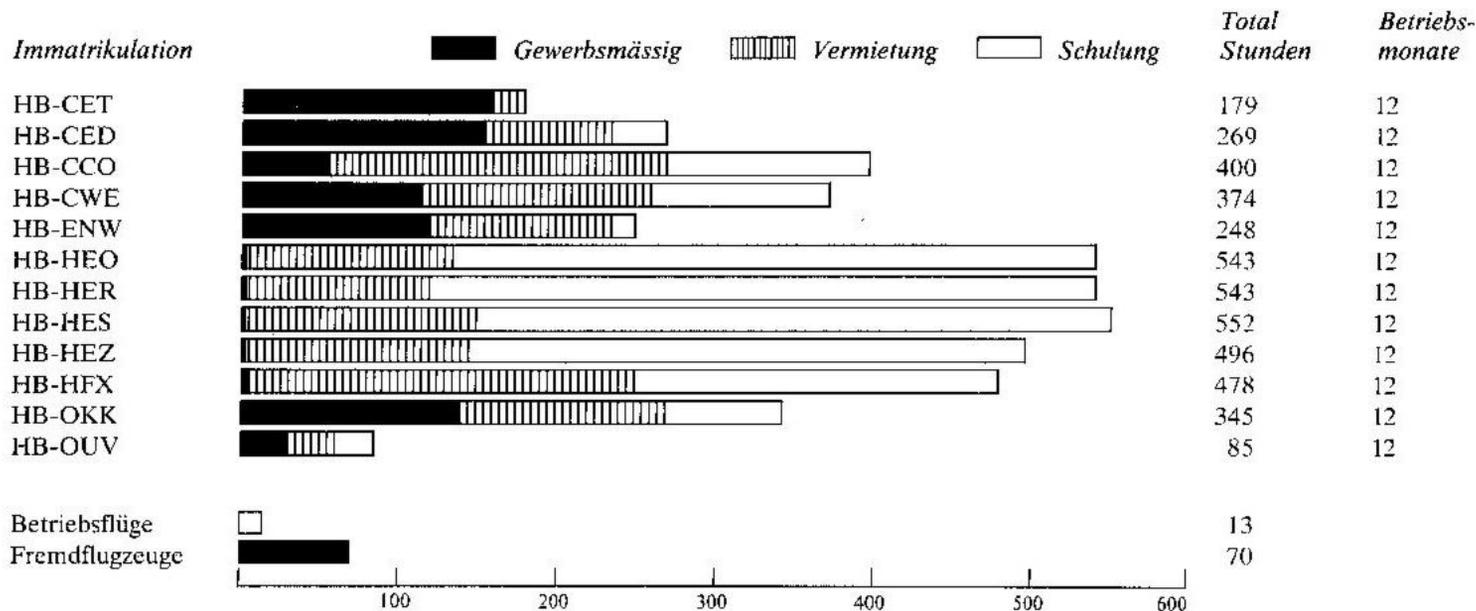
sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1981

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1981	1980	1981	1980	1981	1980
1. Gewerbmässige Flüge						
- Rundflüge	703	722	938	934	2 962	3 700
- Diverse (Taxi, Foto, Para)	151	164	215	239	708	239
2. Schulflüge	2 222	2 221	13 475	13 201		
3. Flugzeugvermietung	1 506	1 338	1 861	1 689		
4. Betriebsflüge	13	19	57	50		
Total Motorflug	4 595	4 464	16 546	16 113	3 670	3 939

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1981



Motorflugzeugpark der Alpar, Stand Ende 1981

<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	1944	2	90	F	SVG

F Funk (Radiotelefonie)
 K Radiokompass
 O VOR
 T Transponder

 S Schulung
 V Vermietung
 G Gewerbsmässig

