



ALPAR 1984  
JAHRESBERICHT

# Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1984

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1984	1983	1984	1983	1984	1983
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	2 451	2 265	42 467	38 395	59 229	17 442
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	7	54	98	1 110	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 300	2 370	3 802	3 635	0	0
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 029	2 137	2 854	2 686	17 734	18 110
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr</i>						
*4. Flüge des BAZL	5 198	4 424	826	730		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 246	1 268	101	75		
*6. Privatflugwesen (inkl. Segelflugschlepp)	26 720	25 971	20 629	21 711		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	920	928	31	482		
8. Motorflugschulung	27 867	29 968	2 217	1 861		
9. Helikopterschulung	13 330	5 812	0	231		
<b>Gesamter Flugverkehr</b>	<b>82 068</b>	<b>75 197</b>	<b>73 025</b>	<b>70 916</b>	<b>76 963</b>	<b>35 552</b>
<i>Davon:</i>						
gewerbsmässig	6 787	6 826	49 221	45 826	76 963	35 552
nicht gewerbsmässig	75 281	68 371	23 804	25 090	0	0

3541 Passagiere benützten den Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr.

\* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

# Alpar Jahresbericht 1984

Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG  
Postfach, 3122 Kehrsatz

## Verwaltungsrat

- Präsident: \*U. Kunz, a. Nationalrat, Thun  
Vizepräsident: \*H. Sommer, Regierungsrat, Bern,  
verstorben 23. Juli 1984  
Mitglieder: \*P. Gfeller, Notar, Bern,  
verstorben 30. August 1984  
\*E. Hegner, Direktor, Bern  
\*Dr. A. J. Lüthi, Kaufmann, Burgdorf  
\*J. M. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, Bern  
A. Hebeisen, a. Gemeinderat, Thun  
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter,  
Bern  
H.-U. Leibundgut, Ing. HTL,  
Kirchenthurnen (bis 27. Juni 1984)  
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, Chef Finanzverwaltung  
der Stadt Bern, Bern  
K. Brönnimann, Vorsteher Kantonale  
Finanzkontrolle, Bern  
Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt Finanzverwaltung  
der Stadt Bern, Bern

## Direktion

- Direktor: Dr. R. Zahnd, Belp

Im 56. Jahr seines Bestehens hat sich das Unternehmen vor allem mit den Folgen der Volksabstimmung vom Dezember 1983 auseinandergesetzt. Um die Liquidation zu vermeiden musste zunächst der Wegfall des kantonalen Betriebsbeitrages ausgeglichen, d. h. Selbsterhaltung für 1984 erreicht werden. Auf dieser vorläufigen Basis waren sodann die Möglichkeiten einer Betriebsfortsetzung auf längere Sicht abzuklären. Dabei haben Bund und Kanton ihr Interesse am Weiterbestand eines Berner Flughafens in konstruktiver Zusammenarbeit mit dem Halter bestätigt. Eine von der Konzessionsbehörde als Notmassnahme zugestandene Reduktion der Betriebsbereitschaft erlaubte die Einsparung von zwei Personalpositionen. Ergänzend zu den betrieblichen Kostensenkungen konnte beim Bund eine Angleichung der Flugsicherungsabgaben an die Ansätze der Landesflughäfen erwirkt werden. Mehrerträge aus kurzfristig eingeplanten Linienflügen sowie unfreiwillige Abstriche am arbeitsmässig nicht mehr zu bewältigenden Unterhaltsprogramm haben schliesslich zum Rechnungsausgleich geführt.

Mit diesem Zwischenergebnis bisheriger Anstrengungen ist die Zukunft der Gesellschaft keineswegs gesichert. Am 15. Dezember hat die Alpar beim EVED das Gesuch um längerfristige Erneuerung der 1986 ablaufenden Betriebskonzession eingereicht. Weitere existenzwichtige Voraussetzungen (Landverfügbarkeit, Anflughilfen, Anlagenerneuerung) konnten im Berichtsjahr systematisch bearbeitet und definiert, aber nicht geschaffen werden.

## Betrieb

Die Zunahme des Gesamtverkehrs um 9% auf 82068 Bewegungen entstand aus einer vorübergehend intensivierten Helikopterschulung. Die Summe aller anderen Flugbewegungen war um 1% kleiner als im Vorjahr. Insbesondere die reine

Motorflugschulung ging um weitere 7% zurück. Sie lag mit 27867 Bewegungen 33% unter dem Niveau von 1980 und um rund ein Viertel unter der damaligen Zielvorstellung des Regierungsrates (Reduktion der Schulbewegungen auf die Zahl von 1969). Während die Rund- und Privatflüge sich um den Vorjahresstand bewegten, hat bei den Fluglinien die Zahl der Kurse um 8% und die der Passagiere um 11% zugenommen. Einschliesslich der 3539 Transitreisenden haben 46006 Linienpassagiere den Flughafen benützt. Damit brachten die beiden Fluglinien über 60% der Flugverkehrserträge. Die wetterbedingt häufigen Kursausfälle der Crossair im 4. Quartal zeigten andererseits deutlich, dass die Zukunft des volks- und betriebswirtschaftlich tragenden Linienverkehrs ohne Modernisierung der Anflughilfen in Bern fraglich bleibt.

Mit weniger Festangestellten mussten die erforderlichen Einsatz- und Bereitschaftsdienste im Platzbetrieb durch temporäre Arbeitskräfte sowie mit erheblichen Überzeiten des eigenen Bestandes sichergestellt werden. Der Flugpolizeidienst belastete die hauptamtlichen Piloten zusätzlich. Mit ausserordentlichem Arbeitswillen haben unsere Betriebsangehörigen massgeblich zur bisherigen Überwindung der Krisenlage beigetragen.

## Planung

Nachdem vorerst das Risiko grösserer Substanzverluste für 1984 und 1985 mit einer Reihe von Notmassnahmen auf ein verantwortbares Mass reduziert war, mussten die Möglichkeiten eines sich dauernd selbsterhaltenden Flughafenbetriebes im Rahmen gegebener Randbedingungen untersucht werden (keine Pistenverlängerung, ungenügende Landehilfen, Ablauf der Konzession Ende Mai 1986, Kündigung des Pachtvertrages auf Ende 1987, langfristiger Investitionsbedarf). Eine aus Vertretern von Bund, Kanton und Alpar zusammengesetzte

Arbeitsgruppe hat diese Elemente in Varianten eingehend untersucht und die langfristig sicherzustellenden Voraussetzungen festgehalten:

- Konzessionserteilung ohne ertragsmässig einschneidende Betriebsbeschränkungen;
- Lösung der Landfrage im bisherigen Kostenrahmen;
- technische Anlagenbereitschaft zur Erhaltung und Entwicklung des Regionalluftverkehrs;
- Finanzierung der an- und bevorstehenden Investitionen.

Wieweit diese Zielvorgaben in nützlicher Frist zu realisieren sind ist Gegenstand von laufenden Untersuchungen und Verhandlungen.

Im Hinblick auf bereits vorgezeichnete Prioritäten wurden im Berichtsjahr neben der Konzessionseingabe der Lärmzonenplan, der Anschluss an die Kläranlage Belp sowie die Einführung lärmabhängiger Landtaxen vorbereitet.

## Aussenbeziehungen

Im kantonalen Abstimmungsergebnis von 1983 haben sich wirtschaftliches Wohlbefinden und ökologisches Unbehagen entscheidend ausgewirkt. Am Zeitgeist kann die Flugplatzgesellschaft nichts ändern. Um so mehr ist sie auf den öffentlichen Rückhalt einer weitsichtigen politischen Führung sowie der Nutzniesser und Benützer angewiesen. In dieser Hinsicht zeigten sich im Berichtsjahr ermutigende Ansätze. Vor allem seitens der bernischen Wirtschaft bedarf es aber noch einer wesentlich stärkeren Identifikation mit dem Flughafen, um die Anstrengungen der Alpar zu seiner Erhaltung glaubwürdig und verständlich zu machen. Nach Wegfall des ursprünglichen politischen Auftrages sind dazu in erster Linie die interessierten Wirtschaftsorganisationen berufen.

# Luftverkehr

## Dan-Air

Auf der Strecke London-Bern wurden 33559 Reisende gezählt (+16%). Die durchschnittliche Passagierzahl stieg

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

Flugplanperiode und Flugtage	London- Gatwick	Bern- Belp		London- Gatwick
	ab	an	ab	an
<i>Winter</i>				
1. Jan.-24. März				
Mo Mi Fr	11.45	14.20	15.05	15.45
So	09.45	12.20	13.05	13.45
<i>Sommer</i>				
25. März-27. Okt.				
Mo Di <sup>1</sup> Mi Do <sup>1</sup> Fr	11.45	14.20	14.50	15.30
Sa <sup>2</sup> So <sup>3</sup>	09.45	12.20	13.00	13.40
Sa <sup>4</sup> So <sup>4</sup>	08.00	10.35	11.05	11.45
Sa <sup>5</sup> So <sup>5</sup>	12.30	15.05	15.35	16.15
<i>Winter</i>				
28. Okt.-31. Dez.				
Mo Mi Fr	11.45	14.20	14.50	15.30
Sa <sup>6</sup> So	09.45	12.20	12.50	13.30

<sup>1</sup> Di und Do ab 10. Mai bis 4. Oktober

<sup>2</sup> Sa ab 14. bis 21. April

<sup>3</sup> So ab 25. März bis 20. Mai und ab 7. bis 21. Oktober

<sup>4</sup> Sa und So Doppelkurs ab 26. Mai bis 15. bzw. 30. September

<sup>5</sup> Sa ab 28. April bis 6. Oktober, So ab 27. Mai bis 30. September

<sup>6</sup> Sa ab 15. Dezember

damit von 50 auf 57 an. Von den 636 geplanten konnten 588 Flüge über Bern durchgeführt werden. 14 Ausfälle waren eine Folge der anhaltenden Schlechtwetterlage im November und Dezember; 22 ergaben sich aus dem Einsatz anderer Flugzeugtypen, die in Bern nicht operieren können. Auf den über Basel durchgeführten Kursen wurden 1685 Passagiere transportiert. Damit sank die Regelmässigkeit der Dan-Air Flüge auf 92%. Die neu eingeführten Postsendungen zwischen London und Bern bewirkten eine Verdreifachung des gesamten Gütertransportes von 17,4 auf 59,1 Tonnen.

Der starke Rückgang der Regelmässigkeit bei den Dan-Air Flügen ergibt sich einerseits durch technische Anfangsschwierigkeiten des neuen Jet-Flugzeuges BAe 146, andererseits aber auch durch das Ungenügen des Flughafens Bern-Belp. Wegen der zu kurzen Piste ist ein Einsatz der von der Dan-Air betriebenen Flugzeugflotte auf den BAe 146 beschränkt, und das Fehlen eines Instrumentenlandesystems beeinträchtigt den regelmässigen Linienbetrieb während der Wintermonate.

## Crossair

Zwischen Lugano, Bern und Paris wurden total 8908 Lokalpassagiere (-7%) und 3539 Transitpassagiere (+36%) mit folgender Verteilung befördert: auf 931 Flügen Lugano-Bern-Lugano wurden 2837 Lokal- und 1774 Transitreisende oder durchschnittlich 7 Personen (Sitzplatzauslastung 38%) gezählt. Zwischen Bern und Paris v. v. reisten auf 932 Flügen 6071 Lokal- und 1765 Transitpassagiere, d. h. durchschnittlich 10 Personen (Sitzplatzauslastung 57%). Die Regelmässigkeit ging im Jahresdurchschnitt auf 91%, bei den Morgen- und Abendflügen im Oktober auf 80%, im November auf 61%

Die Crossair verkehrte nach folgendem Flugplan (Lokalzeiten):

Flugplanperiode und Flugtage	Lugano- Agno		Bern- Belp		Paris- Ch. de Gaulle	
	ab	an	an	ab	an	ab

### Winter

1. Jan.-24. März

Mo	Di	Mi	Do	Fr	07.10		07.55	08.15	09.35	
						12.20	11.15	11.35		10.00
					16.00		16.45	17.05	18.25	
						21.00	20.05	20.15		18.50

### Sommer

25. März-27. Okt.

### Winter

28. Okt.-31. Dez.

Mo	Di	Mi	Do	Fr	07.10		07.55	08.15	09.35	
						12.20	11.15	11.35		10.00
					16.20		17.05	17.25	18.45	
						21.35	20.30	20.50		19.15

und im Dezember sogar auf 51% zurück. Diese Ausfälle hätten mit einem Instrumentenlandesystem ungefähr um die Hälfte herabgesetzt werden können.

Im Charterverkehr wurden auf 7 Flügen der Crossair 98 Lokal- und 2 Transitpassagiere gezählt.

## Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, REGA

Ähnlich wie im Vorjahr reisten auf 2099 Flügen 4085 Passagiere im Privatverkehr mit dem Ausland von und nach den angrenzenden Staaten.

Die Zollbeamten kontrollierten neben dem Linienverkehr 1677 An- und 1556 Abflüge der allgemeinen Luftfahrt. Rückläufig waren die Einsätze der in Bern-Belp stationierten Helikopter der Schweizerischen Rettungsflugwacht: sie flogen 200 Einsätze (277 im Vorjahr).

# Flugplatzbetrieb

## Flugverkehrsleitung

Die Flugsicherungsstelle Bern der Radio-Schweiz AG betreute 10704 Bewegungen nach Instrumentenflug- und 73382 Bewegungen nach Sichtflugregeln. Mit 3743 Bewegungen im Transitverkehr ergibt sich ein Total an radiogeleiteten Flugbewegungen von 87829.

## Verkehrs- und Betriebsdienst

Der ganzjährig gleichbleibende Flugplan der Crossair erforderte die täglich durchgehende Anwesenheit von 5 Personen bis abends um 21 Uhr für die Abfertigung des Spätkurses Paris-Bern-Lugano. Für die Abdeckung der Spitzen konnten weiterhin bereits eingearbeitete Aushilfen eingesetzt werden. Das bewährte Zusammenwirken aller beteiligten Dienststellen ermöglichte wiederum einen reibungslosen Passagierdienst. Mit einem erweiterten Sortiment nahm der Verkauf zollfreier Waren um 28% zu auf Fr. 241100.— Rohertrag und warf einen Nettogewinn von Fr. 86900.— (+57%) ab.

Die PTT-Verbindung mit dem Hauptbahnhof benutzten 4919 Dan-Air Passagiere (+22%). Seit Mitte März wurden neu 37 Tonnen aus London ankommende Paket- und Briefpost mit dem PTT-Car befördert. Den Kleinbus-Zubringerdienst für die Crossair besorgte in unserem Auftrag ein Taxihalter auf eigene Rechnung (1260 Fahrten mit 3459 Passagieren). Die Auto AG Interlaken beförderte 13116 Personen auf 480 direkten Fahrten im Anschlussverkehr Berner Oberland-Flughafen Bern-Belp.

Der Winterdienst erforderte 31 Einsätze für Eis- und/oder Schneeräumung bei einer kumulierten Schneehöhe von 82 cm. Mit 26500 Liter Alkohol wurde Eis abgebaut. Im Feuerwehrdienst wurden die Anpassungen an die internationalen Normen weitergeführt und in Kursen instruiert. Am 28. Dezember erfolgte die Ablieferung eines neuen Schnellangriff-Tank-

löschfahrzeuges. Es beschleunigt von 0 auf 80 km/h in 17 Sekunden, führt 1100 Liter Löschmittel mit und kann im Einmannbetrieb eingesetzt werden. Dies ermöglicht eine Brandbekämpfung an den Pistenenden innert den vorgeschriebenen 2-3 Minuten. Im Berichtsjahr rückte die Feuerwehr 8mal vorsorglich aus.

Die Shell setzte 696599 Liter Flugbenzin um (-5,7%); davon bezog die Alpar-Flotte 148933 Liter. Von 959380 Liter Flugpetrol tankten die Crossair 418394 und die Dan-Air 206359 Liter. Die Umsatzrückgänge beim Linienverkehr sind auf Preis- und Währungsdifferenzen zwischen den Flughäfen zurückzuführen.

Durch die Intensivierung des Linienverkehrs stieg der Abfertigungsanteil der Arbeitsstunden im Platzbetrieb auf 34%; daher mussten gewisse Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten zurückgestellt werden.

Am 27. November verstarb Andreas Casanova, der uns als Hauswart und im Abfertigungsbetrieb seit 20 Jahren treue Dienste geleistet hat, an einem Herzversagen.

## Besondere Ereignisse

Im Berichtsjahr haben unter anderen Papst Johannes Paul II., der iranische Aussenminister, Prinz Philip und der Generalinspekteur der Deutschen Bundeswehr den Flughafen benützt. Verschiedene Besuche mussten wegen der ungenügenden Infrastruktur umdisponiert werden. Am 19. Mai fand die 5. Berner Gasballonwettfahrt ab Belpmoos statt, und am 6. Oktober führte der Berner Aero-Club einen Tag der offenen Tür durch.

Am 13. November wurde mit dem Bau des Kanalisationsanschlusses Flugplatz an die ARA Belp begonnen.

# Flugbetrieb

## Personal

Für die fliegerische Ausbildung wurden 3 vollamtliche und 17 nebenamtliche Fluglehrer eingesetzt. Wie im Vorjahr waren 34 nebenamtliche Berufspiloten mit der Durchführung von gewerbsmässigen Flügen und 2½ Personaleinheiten mit administrativen Arbeiten beschäftigt.

## Flugzeugpark

Gegenüber dem Vorjahr blieb der Flugzeugpark unverändert. Details der Gesamtflotte von 12 Flugzeugen finden sich auf der letzten Seite des Berichtes.

## Produktion

Die Produktion von 4009 Flugstunden war um 182 Stunden (4,3%) geringer als im Vorjahr. Dies ist vor allem auf einen Rückgang um 11% bei der Flugzeugvermietung zurückzuführen. In der Schulung sowie beim Rund- und Taxiflugbetrieb konnte die Beschäftigung des Vorjahres gehalten werden.

Anteil an den Gesamtflugstunden	1984	1983
– Motorflugschulung*	46,7%	45,3%
– Flugzeugvermietung	31,4%	33,7%
– Gewerbsmässige Flüge	21,3%	20,2%
– Betriebsflüge	0,6%	0,8%
	100,0%	100,0%
* Davon FVS/FWB-Schulung	43,6%	46,4%

## Flugschule

Der Einsatz eines dritten hauptamtlichen Fluglehrers hat sich vor allem in der Privatschulung ausgewirkt (+5%). Leider war im Berichtsjahr nochmals ein Rückgang von 9% bei der FVS und FWB (fliegerische Vorschulung und Weiterbildung) zu verzeichnen. Dies wiegt um so schwerer, als die Flotte und die Infrastruktur des Schulbetriebes speziell auf die Bedürfnisse der FVS und FWB ausgelegt sind (5 Bravo, hauptamtliche Fluglehrer).

Je zwei Theoriekurse für Privatpiloten und Radionavigation (CVFR), drei Kurse für Berufspiloten sowie ein Einführungskurs Migros belegten das Kurstableau. Auch in der theoretischen Ausbildung ist ein rückläufiges Interesse für unsere Schule festzustellen, das nicht zuletzt auf die unsichere Zukunft des Berner Flugplatzes zurückzuführen ist.

*Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:*

4 Kurse FVS/I	33 Schüler
2 Kurse FVS/II	22 Schüler
2 Navigationskurse FWB	15 Schüler
2 Praktische CVFR-Kurse	8 Teilnehmer
2 Theoriekurse Privatpiloten	17 Teilnehmer
3 Theoriekurse Berufspiloten (B+BB)	8 Teilnehmer
2 Theoriekurse Radionavigation (CVFR)	12 Teilnehmer
1 Einführungskurs Migros	14 Teilnehmer

## Gewerbsmässige Flüge

Trotz einem verregneten Sommer und ausserordentlich ungünstigen Wetterbedingungen im September konnte die Flugstundenproduktion der vergangenen Jahre erreicht werden. Ein sehr schöner Frühling (Ostern) und drei prachtvolle Oktoberwochen haben das durchschnittlich doch eher schlechte Rundflugwetter kompensiert.

## Finanzielles

Aufteilung der Rundflüge (in h)	1984	1983
- Stadt oder Gürbetal/Aaretal	49	59
- Thunersee oder Juraseen	43	53
- Berner Oberland	116	132
- Berner Alpen	251	213
- Matterhorn	224	199
- Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	172	192
Total Flugstunden	855	848

### Flugzeugvermietung

Der erneute Rückgang der Flugstundenproduktion in dieser Sparte ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Vorab sind dazu die ungünstigen meteorologischen Verhältnisse von 1984 sowie härtere und zum Teil ungleiche Konkurrenzbedingungen in einem weit offenen Markt zu zählen. Bereits wirkt sich jedoch auch die in den Vorjahren rückläufige Zahl von neu ausgebildeten Piloten aus. Dabei spielten offensichtlich sowohl die zeitlich eingeschränkten Schulungsmöglichkeiten wie auch zunehmende Widerstände gegen die Technik allgemein und die Kleinfliegerei im besonderen mit.

Der Gesamtaufwand für beide Betriebsteile ist um 3,5% auf 3,4 Millionen Franken zurückgegangen. Durch Überzeitleistungen der festangestellten Mitarbeiter sowie durch gezielten Einsatz von Teilzeitpersonal konnten die Personalkosten bei einer Gesamtertragssteigerung von 7,9% auf Vorjahreshöhe (1,6 Millionen Franken) gehalten werden.

Zu dieser Entwicklung haben vor allem die erzwungenen Leistungs- und Personaleinschränkungen sowie weitere Einsparungen im Platzbetrieb beigetragen. Hier wirkten sich zudem nicht budgetierte Flugplanverbesserungen sowie Gebührenerhöhungen beim Linienverkehr in einer Ertragssteigerung von 10,6% (213 000 Franken) aus. Schliesslich konnte mit einer Anpassung der Flugsicherungsgebühr (rund 129 000 Franken) bei gleichbleibender Benützungsschädigung des Bundes der Wegfall des Kantonsbeitrages von 360 000 Franken ausgeglichen werden. Ein kleiner Ertragsüberschuss von 7386 sowie ein Beitrag der bernischen Wirtschaft von 20 000 Franken wurden den Betriebsrückstellungen zugewiesen. Diese waren durch den Rechnungsabschluss 1981 um rund 48 000 Franken geschmälert worden.

Die Abteilung Flugbetrieb erreichte durch zusätzlichen Personaleinsatz mit einer Angebotserweiterung einen Ertragszuwachs von 3,3% (Fr. 38814.40). Mit einem Reingewinn von Fr. 5601.85 konnten die gesetzten Budgetziele bei weiterhin erschwerten Einsatzbedingungen knapp erreicht werden.

## Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 3 Sitzungen des Gesamtrates.

Die 36. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1983 wurde am 27. Juni 1984 im Flughafen-Restaurant Belpmoos unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn alt Nationalrat Urs Kunz, durchgeführt. Sie war von 28 Aktionären besucht, die 4495 eigene und vertretene Aktien vereinigten (79,6% des Aktienkapitals).

Infolge Wechsels im Präsidium des Berner Aero-Club wurde den Aktionären die Ersatzwahl von Charles Riesen, Garagier in Bern, auf die Generalversammlung über das Geschäftsjahr 1984 hin angekündigt. Herr Riesen ersetzt den früheren Präsidenten des Aero-Club, Grossrat Hans-Ulrich Leibundgut, Kirchenthurnen.

Der Verwaltungsrat der Alpar hat 1984 zwei grosse Verluste erlitten. Am 23. Juli verstarb nach schwerer Krankheit der Vizepräsident, Regierungsrat Henri Sommer, und am 30. August erlag Notar Paul Gfeller, Mitglied des Ausschusses, ebenfalls einem heimtückischen Leiden. Beide Herren sind in schwieriger Zeit unentwegt für den Berner Flugplatz und für unsere Gesellschaft eingestanden. Ihre feste Haltung und tatkräftige Mitarbeit bleiben unvergessen.

Mit Beschluss vom 28. November hat der bernische Regierungsrat den jetzigen Direktor für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft, Regierungsrat René Bärtschi, Heiligenschwendli, in den Verwaltungsrat der Alpar delegiert.

## Ausblick

Die Statuten der Alpar setzen als erstes Gesellschaftsziel «den Ausbau, Unterhalt und Betrieb eines den Anforderungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs entsprechenden Flugplatzes für die Bundeshauptstadt Bern». Um diese Aufgabe weiterzuführen muss vorab die Konzession langfristig erteilt, das Terrain im bisherigen Kostenrahmen gesichert, ein Instrumentenlandesystem installiert und der laufende Investitionsbedarf finanziert werden. Nur unter diesen Voraussetzungen kann der Linienverkehr und damit ein selbsttragender Regionalflughafen in Bern erhalten werden.

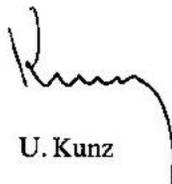
Dieses Konzept einer möglichen Entwicklung unterscheidet sich von den Ausbauprojekten im wesentlichen nur durch die Beibehaltung der heutigen Pistenlänge. Die Möglichkeit ist daher nicht auszuschliessen, dass die für einzelne Flugzeugtypen und Fluggesellschaften gerade noch genügende Infrastruktur sich für andere wieder als zu knapp erweist. In der vorgezeichneten Entschlussfassung über das weitere Vorgehen ist dieses Risiko gegenüber der letzten Chance einer fortgesetzten Luftverkehrsbereitschaft in Kauf zu nehmen. Ein weiteres Zuwarten wäre dagegen nicht mehr zu verantworten.

Bern, 23. April 1985

Namens des Verwaltungsrates der  
Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



U. Kunz



R. Zahnd

# Bilanz per 31. Dezember 1984

## Aktiven

### Umlaufvermögen

Kasse	19 377.30
Postcheck	48 420.55
Banken	234 594.45
Wertschriften kurzfristig	29 907.—
Debitoren	350 373.95
Verrechnungssteuer	14 341.30
BAZL-Pauschale	220 000.—
Materialvorräte	169 385.85
Transitorische Aktiven	11 463.90

### Anlagevermögen

Hochbauten	60 000.—
Einrichtungen	1 854.—
Geräte	20 000.—
Flugzeuge und Linktrainer	331 942.75
Fahrzeuge	151 020.75
Kapitalanlagen	485 772.95

---

2 148 454.75

---

Barkautionen Fliegerschule	28 612.45
Versicherungswert Anlagen	3 773 200.—

## Passiven

### Fremdkapital

Kreditoren	450 647.25
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	429 097.55
Rückstellungen Platzbetrieb	499 062.90
Rückstellungen Flugbetrieb	57 603.85
Fürsorgeeinrichtung Alpar	27 893.35
Transitorische Passiven	3 642.50

### Eigenkapital

Aktienkapital	565 000.—
Gesetzliche Reserven	5 880.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	103 194.40

### Passive Berichtigungsposten

Delkrederere	6 432.95
--------------	----------

---

2 148 454.75

---

# Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1984

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
<b>Flugplatzbetrieb</b>	Personalaufwand	1 196 619.25	
	Betriebsaufwand	1 007 874.45	
	Betriebsertrag		1 998 212.95
	Nebenertrag		213 667.60
	Einlage in Rückstellungen	7 386.85	
		<hr/>	
		2 211 880.55	2 211 880.55
<hr/>			
<b>Flugbetrieb</b>	Personalaufwand	413 324.20	
	Betriebsaufwand	805 175.65	
	Betriebsertrag		1 224 101.70
	Betriebsgewinn	5 601.85	
		<hr/>	
		1 224 101.70	1 224 101.70
<hr/>			

## Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1984 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.

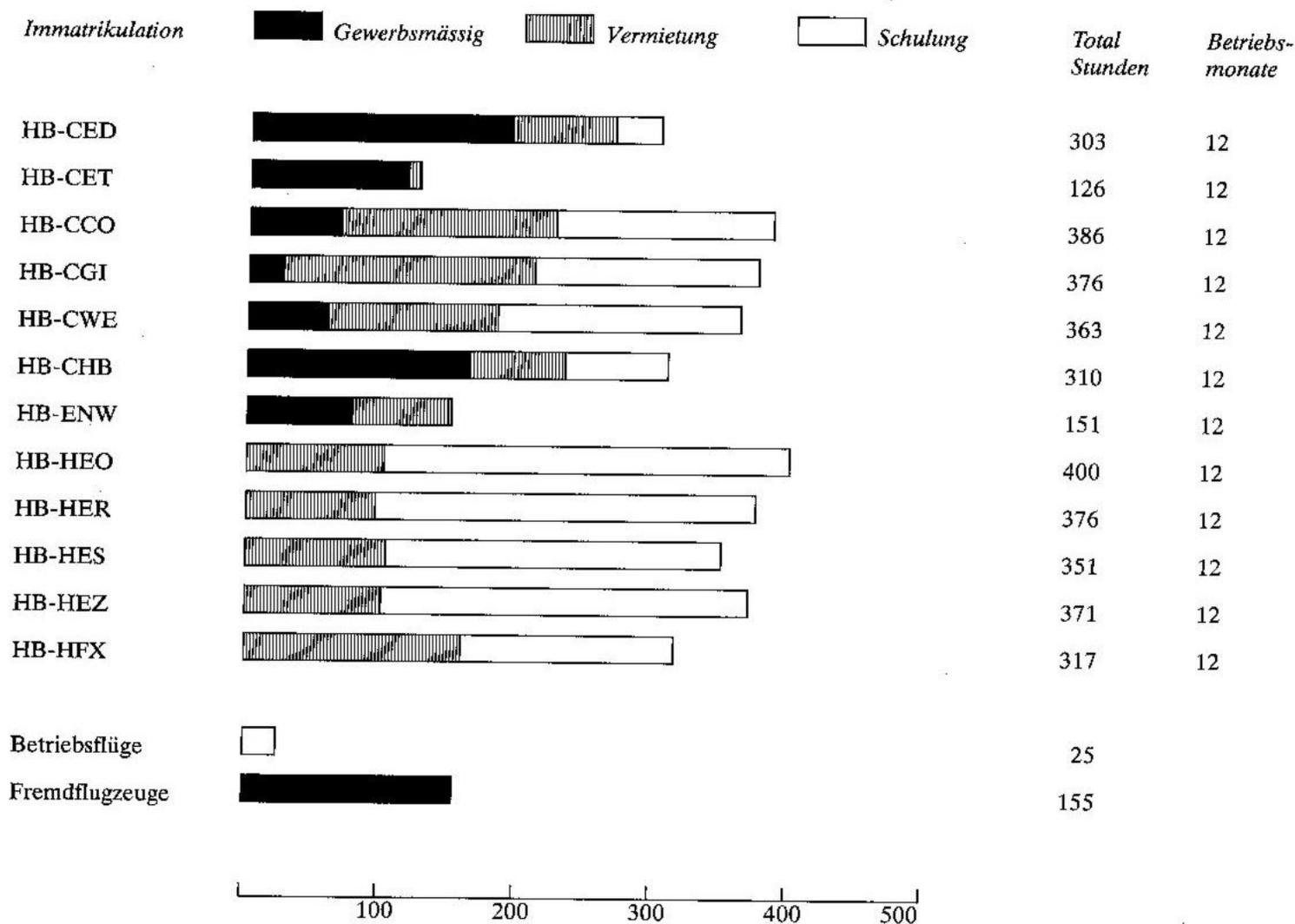
Bern, 23. April 1985

Die Kontrollstelle:

sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

# Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1984



# Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1984

	<i>Flugstunden</i>		<i>Flüge</i>		<i>Passagiere</i>	
	1984	1983	1984	1983	1984	1983
1. <i>Gewerbsmässige Flüge</i>						
– Rundflüge	684	656	835	812	2 457	2 561
– Diverse	171	192	232	243	886	903
2. <i>Schulflüge</i>	1 873	1 896	7 943	8 704		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 256	1 412	1 683	1 831		
4. <i>Betriebsflüge</i>	25	35	52	69		
<b>Total Motorflug</b>	<b>4 009</b>	<b>4 191</b>	<b>10 745</b>	<b>11 659</b>	<b>3 343</b>	<b>3 464</b>

# Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1984

<i>Flugzeugtyp</i>	<i>Immatrikulation</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor (PS)</i>	<i>Radio/Nav.</i>	<i>Verwendung</i>
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	FKOT	SVG
Cessna 207 Skywagon	HB-CET	1976	7	300	FKOT	SVG
Cessna 172 N	HB-CCO	1979	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 P	HB-CGI	1981	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 L	HB-CWE	1972	4	150	FKOT	SVG
Cessna 182 RG Skylane	HB-CHB	1979	4	235	IFR	SVG
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200	FKOT	SVG
AS 202 BRAVO	HB-HEO	1973	3	150	FOT	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	FKOT	SV

F = Funk (Radiotelefonie)

K = Radiokompass

O = VOR

T = Transponder

S = Schulung

V = Vermietung

G = Gewerbsmässig

Ausgang Zoll  
Sortie Douane  
Exit Custom

nicht rauchen  
no smoking

nicht rauchen  
no smoking

