



ALPAR 1986
JAHRESBERICHT

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1986

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1986	1985	1986	1985	1986	1985
<i>A. Gewerbmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	3 490	2 738	54 679	47 837	88 329	74 748
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	70	41	1 152	682	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 458	2 572	4 331	4 064	0	0
– Transport- und andere gewerbmässige Flüge	2 220	2 183	2 938	2 924	18 990	15 280
<i>B. Nicht gewerbmässiger Flugverkehr</i>						
*4. Flüge des BAZL	3 700	4 711	513	768		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 918	1 666	28	105		
*6. Privatflugwesen (inkl. Segelflugschlepp)	25 225	27 713	16 008	21 527		
*7. Andere nicht gewerbmässige Flüge	750	844	66	104		
8. Motorflugschulung	28 164	27 860	1 427	1 855		
9. Helikopterschulung	6 566	6 172	408	105		
Gesamter Flugverkehr	74 561	76 500	81 550	79 971	107 319	90 028
<i>Davon:</i>						
gewerbmässig	8 238	7 534	63 100	55 507	107 319	90 028
nicht gewerbmässig	66 323	68 966	18 450	24 464	0	0

8080 Passagiere benützten den Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr.

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1986

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Postfach, 3122 Kehrsatz

Verwaltungsrat

- Präsident: *U. Kunz, a. Nationalrat, Thun
1. Vizepräsident: *R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern
2. Vizepräsident: *Dr. A. J. Lüthi, Kaufmann, Burgdorf
- Mitglieder: *Dr. H. Krähenbühl, a. Regierungsrat, Bern²
- *E. Hegner, gew. Direktor, Bern¹
- *²J. M. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, Bern
- A. Hebeisen, a. Gemeinderat, Thun²
- Dr. P. Legler, Präsident u. Delegierter, Bern
- P. Müller, Bern (verstorben 21.3.)
- Ch. Riesen, Garagier, Bern
- M. Staub, lic. iur., Zimmerwald²
- Prof. Dr. A. Zaugg, Bern¹
- D. Zürcher, Vorsteher, Bern²
- W. Bircher, Stadtpräsident, Bern³
- Dr. E. Bischof, PR-Berater, Bern³
- D. Folletête, Fürsprecher, Direktor Volksbank, Bern³
- *R. Gullotti, Fürsprecher, Bern³
- *Dr. iur. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern³
- KKdt zD A. Moil, Muri³
- *Dr. R. Portmann, Direktor Berner Handelskammer, Bern³
- W. Rösli, Direktor Verkehrsverein, Bern³

Kontrollstelle

- Mitglieder: K. Brönnimann¹, gew. Vorsteher Kantonale Finanzkontrolle, Bern
- Ch. Pfister², Finanzverwalter Stadt Bern, Bern
- H. Indermühle², Adjunkt Finanzverwalter Stadt Bern, Bern
- v. Graffenried AG Treuhand, Bern³

Direktion

- Direktor: Dr. R. Zahnd, Belp

*Mitglieder des Ausschusses

¹bis 26.6.1986, ²bis 6.11.1986, ³ab 6.11.1986

Auf der Grundlage der erneuerten Konzession konnten im Berichtsjahr weitere wichtige Betriebsvoraussetzungen geschaffen oder verbessert werden. Mit der Einwohnergemeinde der Stadt Bern wurde anfangs Februar eine Verlängerung des Pachtvertrages bis vorerst Ende 1997 ausgehandelt. Im Oktober begann der Einbau des Instrumentenlandesystems (ILS), das den Anforderungen eines regelmässigen Luftverkehrs entspricht. Die zur Deckung des mittelfristigen Investitionsbedarfs eingeleitete Kapitalerhöhung ist im Laufe des Sommers zustande gekommen und an der ausserordentlichen Generalversammlung vom 6. November beschlossen worden. Dies bedeutete zugleich die Privatisierung der Gesellschaft wie sie im Ausblick des letzten Geschäftsberichtes anvisiert worden ist.

Im Massstab dieser wegleitenden Entwicklungsschritte ist auch das Jahresergebnis zu beurteilen. Dabei hat der Platzbetrieb die 1984 erreichte Eigenwirtschaftlichkeit trotz ausserordentlicher Belastung mit Emissionskosten gehalten. Dagegen erreichte der Flugbetrieb infolge Minderproduktion nur 98,5 % Kostendeckung. Vor allem bedingt durch die ungünstigen Wetterverhältnisse im 1. Halbjahr gingen auch die gesamten Flugbewegungen um 2,5 % und diejenigen des Privatverkehrs um 9 % zurück. Andererseits nahm der Linienverkehr um 27 % (Bewegungen) beziehungsweise um 14 % (Passagiere) zu und erreichte mit 54 679 Lokal- und 8080 Transitpassagieren den grössten Umfang seit Bestehen des Platzes. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich sein Anteil an den gesamten Flugverkehrseinnahmen von knapp 60 auf 66 %. Damit wird die primär auf Verbesserung der Luftverkehrsbereitschaft gerichtete Unternehmungspolitik bestätigt.

Betrieb

Trotz leichtem Rückgang des Gesamtverkehrs auf 74 561 Bewegungen wurde der Platzbetrieb durch die Frequenz- und Passagierzunahmen des Linienverkehrs stärker beansprucht. Bei unverändert festem Personalbestand mussten die vermehrten Abfertigungsdienste sowie längere Krankheitsausfälle mit zusätzlichen Teilzeitangestellten und Verschiebungen im Unterhaltsprogramm aufgefangen werden. In einem kleinen Flughafenbetrieb mit ebenso gemischten wie unsteten Verkehrsaufkommen bildet ein intensiver und vielseitiger Einsatz der Arbeitskräfte die Voraussetzung für eine wirtschaftliche Leistungserstellung. Das Personal zeigte sich diesen Anforderungen auch im Berichtsjahr gewachsen.

Planung

Die frühzeitige Erkennung und Bearbeitung massgebender oder hinderlicher Entwicklungsfaktoren ist umso wichtiger als die Handlungsspielräume enger und die Verfahrenswege länger werden. So konnte das zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt seit 1981 vorbereitete System lärmabhängiger Landegebühren erst im Berichtsjahr definitiv beantragt und in Vernehmlassung gebracht werden; die Einführung wird Mitte 1987 erfolgen. Parallel dazu war die Neuregelung der Eidgenössischen Flugsicherungs- und damit der Landegebühren auf 1. Januar 1987 zu bearbeiten.

Anlagenseitig und auf weitere Sicht erfordern neben Belagserneuerungen der bestehenden Piste vor allem der Alterszustand sowie die Kapazität der Abfertigungs- und Hangarbauten rechtzeitige Planung. In Verbindung mit einer Revision der Ortsplanung Belp wurde ein Vorschlag zur Umzonung des Flughafenareals von der Landwirtschafts- in eine besondere Flugplatzzone ausgearbeitet und eingereicht. In dieser sollten Neubauten sowie

Ersatz und Sanierung von betriebsnotwendigen Bauten und Anlagen im Rahmen normaler Bauvorschriften gestattet sein.

Aussenbeziehungen

Die Ende 1985 gegründete Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL) hat im Berichtsjahr ihre Ziele mit grossem Einsatz und erfolgreich verfolgt. Vor allem ist es ihr gelungen, die Interessenverbindung zwischen der bernischen Wirtschaft und dem Flughafenbetrieb mit entsprechenden Kapitalbeteiligungen zum Tragen zu bringen. Sie hat auch mit eigenen Mitteln die Herausgabe eines attraktiven Flughafenprospektes übernommen. Diese wertvolle Unterstützung wurde ergänzt durch vermittelnde Kontakte zur kantonalen Vereinigung gegen den Fluglärm. Die Alpar ihrerseits konnte sich angesichts der noch hängigen Einsprachen gegen Konzession, Betriebsreglement und Lärmzonenplan nicht auf Verhandlungen einlassen. Sie setzte dagegen ihre Anstrengungen zur weiteren Minderung des Fluglärms fort, was von direkt Betroffenen auch anerkannt worden ist.

Die vielfachen Beziehungen zum Bundesamt für Zivilluftfahrt standen weiterhin im Zeichen einer konstruktiven Zusammenarbeit zugunsten eines sicheren und umweltverträglichen Betriebes.

Luftverkehr

Dan-Air

Auf der Strecke London-Bern der Dan-Air reisten 39 707 Passagiere (+ 7%). Gegenüber dem Vorjahr stieg die Sitzplatzauslastung von 69 auf 72% und die durchschnittliche Passagierzahl von 60 auf 63 Personen an. Die Luftfracht nahm um 18% zu; von insgesamt 88 Tonnen entfielen deren 51 auf Postsendungen. Von 646 geplanten Flügen wurden 626 über Bern und 20 mit 933 Passagieren aus Wetter- oder technischen Gründen über Basel oder Zürich geführt. Damit wurde eine Regelmässigkeit von 97% erreicht.

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

	London- Gatwick ab	Bern-Belp an	Bern-Belp ab	London- Gatwick an
Montag-Freitag				
Di ab 20.5.-27.9.	1145	1415	1455	1530
Do ab 1.5.-9.10.				
Samstag / Sonntag				
1.1.-29.3./26.10.-31.12.	0900	1135	1205	1245
30.3.-18.5./28.9.-25.10.	0900	1130*	1210*	1245
Samstag / Sonntag				
Doppelkurse				
24.5.-21.9.	0755 1230	1025 1500	1110 1540	1145 1615

* 28.9.-25.10. 1 Stunde früher

Crossair

Zugleich mit der Linienverkehrsaufnahme von Nizza-Lugano-(mit Anschluss Venedig) Bern und Basel v. v. hat die Crossair ab

April 1986 auf der bisherigen Strecke Lugano-Bern und Paris vom 18plätzigen Metroliner III auf den 34plätzigen Saab Fairchild SF 340 umgestellt. Zwischen Bern und Basel waren Lokalpassagiere nicht zugelassen.

Insgesamt wurden im Verkehr mit Bern 14 972 (+ 37%) Lokal- und 8047 (+ 61%) Transitpassagiere befördert. Dabei stieg die Anzahl der Flüge um 34% auf 2864 Bewegungen mit einer Regelmässigkeit von 95%. Auf der Verbindung mit Paris nahmen die Lokalpassagiere um 31% von 6848 auf 8945 und auf derjenigen mit Lugano um 49% von 4051 auf 6027 Passagiere zu. 6884 Transitpassagiere benützten den Flughafen von/nach Paris und 1163 von/nach Basel.

Die Crossair verkehrte wöchentlich je 6mal nach folgenden Flugplänen (Lokalzeiten mit kleinen Verschiebungen Sommer/Winter):

	Lugano- Agno ab	Bern-Belp an	Bern-Belp ab	Paris- CDG an
LX 763	1105	1150	1155 (n. Basel)	—
LX 772	0710	0755	0815	0940
LX 774	1610	1655	1715	1840

	Paris- CDG ab	Bern-Belp an	Bern-Belp ab	Lugano- Agno an
LX 764	—	(v. Basel)	1550	1555
LX 773	1010		1130	1150
LX 775	1910		2030	2050
				1635
				1235
				2135

Flugplatzbetrieb

Pauschalflugreiseverkehr

Von total 35 Charterflügen mit 1152 Passagieren mit verschiedenen Gesellschaften und Destinationen entfiel der grösste Teil auf die von Crossair angebotenen Ferienflüge nach Figari (Korsika).

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, REGA

Im Privatverkehr mit dem Ausland führte die Tendenz zu grösseren Flugzeugen vermehrt auch zu längeren Reisen, z. B. nach Saudiarabien, Ägypten und den kanarischen Inseln. Insgesamt wurden 2288 Flüge mit 4169 Passagieren ausgeführt.

Die Zollbeamten kontrollierten 6894 An- und Abflüge; aushilfsweise leistete unsere Flugpolizei für weitere 483 Bewegungen Zolldienste. Die REGA flog wiederum mit 1-2 stationierten Helikoptern 309 Einsätze von der Basis Bern aus. Dazu kamen 59 Krankentransporte mit Flächenflugzeugen.

Flugverkehrsleitung

Die Flugsicherungsstelle Bern-Belp der Radio-Schweiz AG leitete 13 062 (+ 16,3 %) Bewegungen nach Instrumentenflug- und 72 858 (- 0,9 %) Bewegungen nach Sichtflugregeln. Zusammen mit 5332 (+ 3 %) Transitbewegungen wurden insgesamt 91 252 (+ 1,5 %) Bewegungen vom Kontrollturm aus geführt. Die militärische UHF-Anlage wurde durch zivile Funkgeräte mit Betreuung durch Radio-Schweiz ersetzt. Der Antennenmast auf dem Belpberg musste wegen Baumwuchs erhöht werden. Anfangs Oktober wurden die Arbeiten zur Installation des ILS aufgenommen.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Das Linienflugprogramm bedingte wie im Vorjahr durchgehende Arbeitszeiten von 0700-2100 Uhr. Dies entspricht einer jährlichen Öffnungszeit des Flughafens von rund 5000 Stunden. Zu ihrer Abdeckung mussten eingearbeitete Aushilfskräfte sowie Überstunden eingesetzt werden. Zusätzlich waren Krankheitsausfälle von insgesamt 7 Arbeitsmonaten auszugleichen.

Die Verkäufe von zollfreien Waren und in der Kaffeebar gingen etwas zurück, was u. a. auf die sinkende Kaufkraft des englischen Pfundes zurückzuführen ist. Gleichwohl wurde hier noch ein Nettoertrag von rund 50 000 Franken erwirtschaftet.

6017 Dan-Air und 1932 Crossair Fluggäste benützten die in unserem Auftrag betriebenen Zubringerdienste vom/zum Hauptbahnhof Bern. Auf der Busverbindung mit Interlaken/Spiez beförderte die Auto AG 15 016 Dan-Air Passagiere.

Die Schneeräumung hielt sich im Vorjahresvolumen und die giftfreie Pistenenteisung hat sich bewährt. Ende Jahr wurde die Eigenkonstruktion eines Gerätes in Betrieb genommen, das das heisse Auftragen von Enteisungsmitteln an Flugzeugen erlaubt.

Flugbetrieb

Im Zusammenwirken mit externen Einsatzorganisationen wurde der Notfallplan überarbeitet und in Übungen ausexerziert.

Die Shell schenkte 697 017 Liter Flugbenzin aus; davon bezog die Alpar-Flotte 143 724 Liter. Beim Flugpetrol mit einem Gesamtumsatz von 1 191 846 Liter tankten die Crossair 352 121 und die Dan-Air 303 610 Liter.

Neben den laufenden Unterhaltsarbeiten an Gebäuden, Anlagen, Geräten und Betriebsflächen hat die Betriebsgruppe umfangreiche Mitarbeit beim Um- und Ausbau der Anlagen geleistet:

- Erweiterung des Abflug-Warteraums
- Einbau einer Kühlanlage im Abflug-Warteraum
- Erweiterung und Umgestaltung des Ankunft-Warteraums
- Überdeckung der Vorfahrt
- Montage einer Hindernisbefeuerng in Muri
- Anbau eines Verkaufsbüros für die Crossair.

Besondere Vorfälle

Am 3. März stürzte das Flugzeug HB-LLS unmittelbar nach dem Start im Bodenacker, Gemeinde Muri, ab. Alle 8 Insassen kamen dabei ums Leben. Am 12. August musste der Pilot des Flugzeuges HB-LOF den Start abbrechen und kollidierte dabei mit Lampen der Anfluglichterschneise. Es entstand nur Sachschaden. Gemäss bisherigen Untersuchungen ist in beiden Unfällen die Verantwortung des Flugplatzes nicht betroffen.

Personal

Im Juni trat nach 17jähriger Fluglehrertätigkeit Louis Speich in den Ruhestand. Ein geeigneter Ersatz für diesen bewährten Mitarbeiter konnte erst auf Jahresende gefunden werden. Somit standen ab Jahresmitte nur noch zwei festangestellte Fluglehrer im Einsatz. 15 nebenamtliche Fluglehrer wurden zusätzlich in der Ausbildung und 32 nebenamtliche Berufspiloten für gewerbsmässige Flüge eingesetzt. Die administrativen Arbeiten und die Betreuung der Kundschaft wurden von 2½ Personaleinheiten besorgt.

Flugzeugpark

Der Flugzeugpark mit 12 Einheiten blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert. Detaillierte Angaben dazu finden sich auf der letzten Seite dieses Berichtes.

Produktion

Mit 3741 Stunden fiel die Produktion gegenüber dem Vorjahr um 13,3% und gegenüber dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre um 10% zurück. Dabei war in den Sparten Schulung wie Vermietung eine Abnahme von 12% zu verzeichnen. Der Hauptgrund für diesen ausserordentlichen Einbruch lässt sich im besonders wetterabhängigen Rundflugbetrieb erkennen. Seine Produktion war um 165 Stunden oder 18% geringer als im Vorjahr. Die misslichen meteorologischen Verhältnisse im ersten Quartal sowie die im Jahresmittel gesehen erheblich geringere Anzahl Schönwettertage und personelle Engpässe im Schulbetrieb haben zu diesem Resultat beigetragen. Im Berichtsjahr 1986 haben die meisten Flugbetriebe der Schweiz ähnliche Rückschläge in der Produktion verzeichnet.

Anteil an den Gesamtflugstunden	1986	1985
- Motorflugschulung*	47,0 %	46,2 %
- Flugzeugvermietung	32,8 %	32,6 %
- Gewerbsmässige Flüge	19,3 %	20,6 %
- Betriebsflüge	0,9 %	0,6 %
	100,0 %	100,0 %
* Davon FVS/FWB-Schulung	47,3 %	39,7 %

Flugschule

Die geringere Produktion der Schulung ist vor allem einem Rückgang von 23 % der Privatschulung zuzuschreiben. Eine Mehrproduktion von 5 % in der fliegerischen Vorschulung/Weiterbildung (FVS/FWB) konnte den Rückgang in der Privatschulung nicht auffangen. 14 Schüler weniger in der FVS wurden durch 15 Schüler mehr in der FWB kompensiert. 2 Theoriekurse für Privatpiloten, 1 Theoriekurs und 1 praktischer Kurs CVFR (kontrollierter Sichtflug), 2 Kurse für Berufspiloten und 1 Einführungskurs in die Fliegerei im Auftrag der Klubschule Migros bildeten das Kurstableau.

Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

4 Kurse FVS/I	30 Schüler
2 Kurse FVS/II	20 Schüler
3 Navigationskurse FWB	21 Teilnehmer
1 Praktischer CVFR-Kurs	3 Teilnehmer
2 Theoriekurse Privatpiloten	19 Teilnehmer
2 Theoriekurse Berufspiloten B+BB	12 Teilnehmer
1 Theoriekurs Radionavigation CVFR	7 Teilnehmer
1 Einführungskurs Migros	18 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

Der massive Rückgang der Produktion im gewerbsmässigen Rundflugbetrieb konnte trotz grossem Einsatz an den einzelnen Schönwettertagen im Herbst nicht verhindert werden. Mit 18 % weniger Flugstunden wurden gegenüber dem Vorjahr 15 % weniger Passagiere befördert. Durch den mietweisen Einsatz mehrplätziger Flugzeuge konnte somit wenigstens der Spitzennachfrage an den einzelnen Alpenflugtagen begegnet werden.

Aufteilung der Rundflüge (in h)	1986	1985
- Stadt Bern oder Gürbetal/Aaretal	40	45
- Thunersee oder Juraseen	44	56
- Berner Oberland	97	131
- Berner Alpen	201	221
- Matterhorn	220	265
- Spezialflüge	121	170
Total Flugstunden	723	888

Flugzeugvermietung

Der Rückgang von 178 Stunden gegenüber dem Vorjahr hat verschiedene Gründe. Einmal ist auch dieser Produktionssektor stark wetterabhängig. Zum anderen wirkt sich hier die Substitutionskonkurrenz anderer attraktiver Freizeitbeschäftigungen aus. Dieser Tendenz ist mit einer fortgesetzten Betreuung und Weiterbildung durch erfahrene Fluglehrer zu begegnen.

Finanzielles

Der Gesamtertrag 1986 konnte um 4 % oder 147 000 Franken auf 3,95 Mio gesteigert werden. Dazu beigetragen hat vor allem die neue Fluglinie der Crossair Nizza-Lugano-Bern-(Basel). Der gesamte Betriebsaufwand erhöht sich demgegenüber um 183 000 Franken oder 4,9 %, der Personalaufwand allein um 3,3 % oder 58 000 Franken. Der erarbeitete Cashflow nahm leicht zu und erreicht 5,8 % des Gesamtertrages.

Die Ertragsentwicklung des Bereichs Platzbetrieb verlief weiterhin positiv. Die Zunahme beträgt 247 000 Franken, wobei neben dem Flugverkehr auch der Liegenschaftsertrag und die Nebenerlöse ihren Anteil beisteuerten. Der Nettoertrag bei Kaffeebar und Taxfree war rückläufig. Die Ertragsausweitung erforderte erhöhte Personalaufwendungen; der Sachaufwand wurde auf dem Vorjahresniveau gehalten. Die Kosten der Kapitalerhöhung von rd. 90 000 Franken konnten erfreulicherweise gänzlich zu Lasten der laufenden Rechnung abgebucht werden. Die Teilrechnung schliesst mit einem kleinen Ertragsüberschuss ab.

Der Gesamtertrag des Bereichs Flugbetrieb ging vor allem wetterbedingt um 7,5 % oder knapp 100 000 Franken zurück. Andererseits mussten zur Abdeckung der Rundflugspitzen im Herbst vermehrt Fremdflugzeuge eingemietet werden. Die übrigen Aufwandpositionen konnten mit Ausnahme der Flugzeugversicherungen gegenüber dem Vorjahr gehalten oder sogar gesenkt werden. Der erarbeitete Cashflow erlaubte weitere Abschreibungen auf dem Flugzeugbestand. Die Teilrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von rd. 20 000 Franken ab.

Die Vermögenslage darf auch unter Ausklammerung der Kapitalerhöhung als gut bezeichnet werden. Die neu zugeführten Mittel stehen für kommende Investitionsvorhaben bereit.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in sechs Sitzungen des Gesamtrates sowie mit zwei Zirkulationsbeschlüssen.

Die 38. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1985 wurde am 26. Juni 1986 im Flughafen-Restaurant Bern-Belp durchgeführt. Sie war von 40 Aktionären besucht, die 4732 eigene und vertretene Aktien vereinigten (83,7 % des Aktienkapitals).

Mit Ablauf der dreijährigen Amtszeit war der gesamte Verwaltungsrat neu zu wählen. Durch Todesfall ausgeschieden ist am 21. März der Vertreter der Stadt Bern, Peter Müller. Ernst Hegner, gewesener Direktor des Verkehrsvereins der Stadt Bern sowie Professor Dr. Aldo Zaugg, gewesener Direktionssekretär der Baudirektion des Kantons Bern schieden durch Pensionierung aus. Die Wahl des Verwaltungsrates wurde bis zur ausserordentlichen Generalversammlung vorgenommen:

a. Nationalrat Urs Kunz, Präsident, Regierungsrat René Bärtschi, Vizepräsident, a. Regierungsrat Dr. Hans Krähenbühl, Dr. Adrian J. Lüthi, Kaufmann, Jürg M. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, a. Gemeinderat Adolf Hebeisen, Dr. Paul Legler, Ch. Riesen, Präsident des Berner Aero-Club, lic. iur. Marianne Staub sowie Daniel Zürcher.

Die Besetzung der Kontrollstelle mit Charles Pfister, Finanzverwalter der Stadt Bern und Hans Indermühle, Adjunkt und stv. Finanzverwalter der Stadt Bern wurde ebenfalls bis zur ausserordentlichen Generalversammlung bestätigt.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre wurde am 6. November 1986, im Restaurant Linde, in Belp durchgeführt. Sie war von 42 Aktionären besucht, die 4610 eigene und vertretene Aktien vereinigten (81,6 % des Aktienkapitals). Ebenfalls konnten zahlreiche als Gäste eingeladene Vertreter der neuen Kapitalgeber begrüsst werden.

Ausblick

Die Anträge des Verwaltungsrates über eine Kapitalerhöhung auf 3 065 000 Franken durch Ausgabe von 2500 neuen Namenaktien von je Fr. 1000.– nominell pro Aktie sowie die Revision der Statuten (Art. 4, Art. 9 Abs. 1, Art. 10 Abs. 1 und Art. 28 Abs. 1) wurden in offener Abstimmung einstimmig genehmigt.

Die ausserordentliche Generalversammlung wählte einstimmig in den Verwaltungsrat:

a. Nationalrat Urs Kunz, Regierungsrat René Bärtschi, Dr. rer. pol. Adrian J. Lüthi, Dr. Paul Legler, Charles Riesen und Dipl. Phys. ETH Jürg M. Sprenger (alle bisher) sowie neu Stadtpräsident Werner Bircher, Dr. Erwin Bischof, Fürsprecher Dominique Folletête, Fürsprecher Riccardo Gullotti, Dr. iur. Franz Kellerhans, KKdt zD Arthur Moll, Dr. Rolf Portmann und Direktor Walter Rösli.

Das Mandat der Kontrollstelle wurde einstimmig der v. Graffenried AG Treuhand, Marktgass-Passage 3 in Bern übertragen.

Im 58. Betriebsjahr wurde bei der Alpar ein neuer Entwicklungsabschnitt eingeleitet. Die Ausgangspunkte dazu wurden nach den Volksentscheiden von 1983 schrittweise gesetzt und 1986 mit der Kapitalerhöhung auch finanziell konsolidiert. Mit den veränderten Mehrheitsverhältnissen hat die Führungsverantwortung von der öffentlichen zur privaten Hand gewechselt. Der neu zusammengesetzte Verwaltungsrat hat daher auch die zukünftige Zielsetzung und Politik der Gesellschaft zu überdenken und eine allfällige Neuorientierung der Generalversammlung vorzuschlagen.

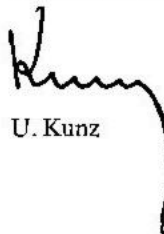
Dazu liefert die bisherige Entwicklung Grundlagen. Für Bern geht es weiterhin darum, sich die nötigen Flugverbindungen mit einer zeitgemässen Luftverkehrsbereitschaft am Boden zu sichern. Der wirtschaftliche Betrieb unseres Regionalflyhafens wird solange möglich sein, als ein vorhandenes Verkehrspotential mit hier passendem Flugmaterial ebenfalls wirtschaftlich auszuschöpfen ist. Bereitstellung und Betrieb einer möglichst leistungsfähigen und attraktiven Infrastruktur bleibt daher auch die wichtigste Aufgabe und Einnahmenquelle des Flughafenhalters. Gemäss Konzession und betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit schliesst dies auch die Pflege der allgemeinen Luftfahrt ein. Ob und in welchem Umfang daneben auch ein eigener Flugbetrieb beizubehalten ist, wird nach ökonomischen Gesichtspunkten zu entscheiden sein.

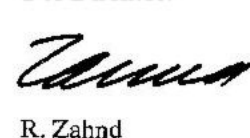
Bern, 6. Mai 1987

Namens des Verwaltungsrates der
Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:


U. Kunz


R. Zahnd

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1986

Aufwand	<i>Flugplatzbetrieb</i>	<i>Flugbetrieb</i>
Personalaufwand	1 447 328.90	353 609.25
Pachtzins	149 598.20	—.—
Verwaltungsaufwand	131 405.30	48 789.95
Unterhalt/Reparaturen	175 037.40	248 088.35
Betriebsstoffe/Versicherungen	113 490.10	337 343.—
Übriger Betriebsaufwand	168 918.95	158 140.65
Drittleistungen	360 906.95	93 181.75
Unterhalt und Erneuerung Liegenschaften	119 934.10	—.—
Betriebsgewinn	9 121.70	—.—
	<hr/>	<hr/>
	2 675 741.60	1 239 152.95
	<hr/>	<hr/>
Ertrag		
Flugverkehr/Flugtätigkeit	1 652 826.40	1 180 876.15
Übrige Erträge	697 475.—	38 565.45
Liegenschaften	325 440.20	—.—
Betriebsverlust	—.—	19 711.35
	<hr/>	<hr/>
	2 675 741.60	1 239 152.95
	<hr/>	<hr/>

Bilanz per 31. Dezember 1986

Aktiven

Greifbare Mittel	147 172.75
Leicht realisierbare Anlagen	2 432 992.—
Forderungen aus Lieferungen	306 905.35
Forderungen, andere	136 169.40
Vorräte	143 710.—
Aktive Rechnungsabgrenzung	18 004.30

Umlaufvermögen

3 184 953.80

Finanzanlagen	873 080.35
Sachanlagen	538 004.—

Anlagevermögen

1 411 084.35

4 596 038.15

Versicherungswerte Sachanlagen 6 848 300.—

Passiven

Schulden aus Lieferungen	468 158.65
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	421 749.60
Fürsorgeeinrichtung Alpar	21 015.45
Rückstellungen Platzbetrieb	459 387.05
Rückstellungen Flugbetrieb	29 653.20

Fremdkapital

1 399 963.95

Aktienkapital	3 065 000.—
Gesetzliche Reserven	7 509.50
Gewinnvortrag	123 564.70

Eigenkapital

3 196 074.20

4 596 038.15

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1986 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

- die Bilanz und die Erfolgsrechnung 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, den gesamten verfügbaren Gewinn auf neue Rechnung vorzutragen, Gesetz und Statuten entspricht.

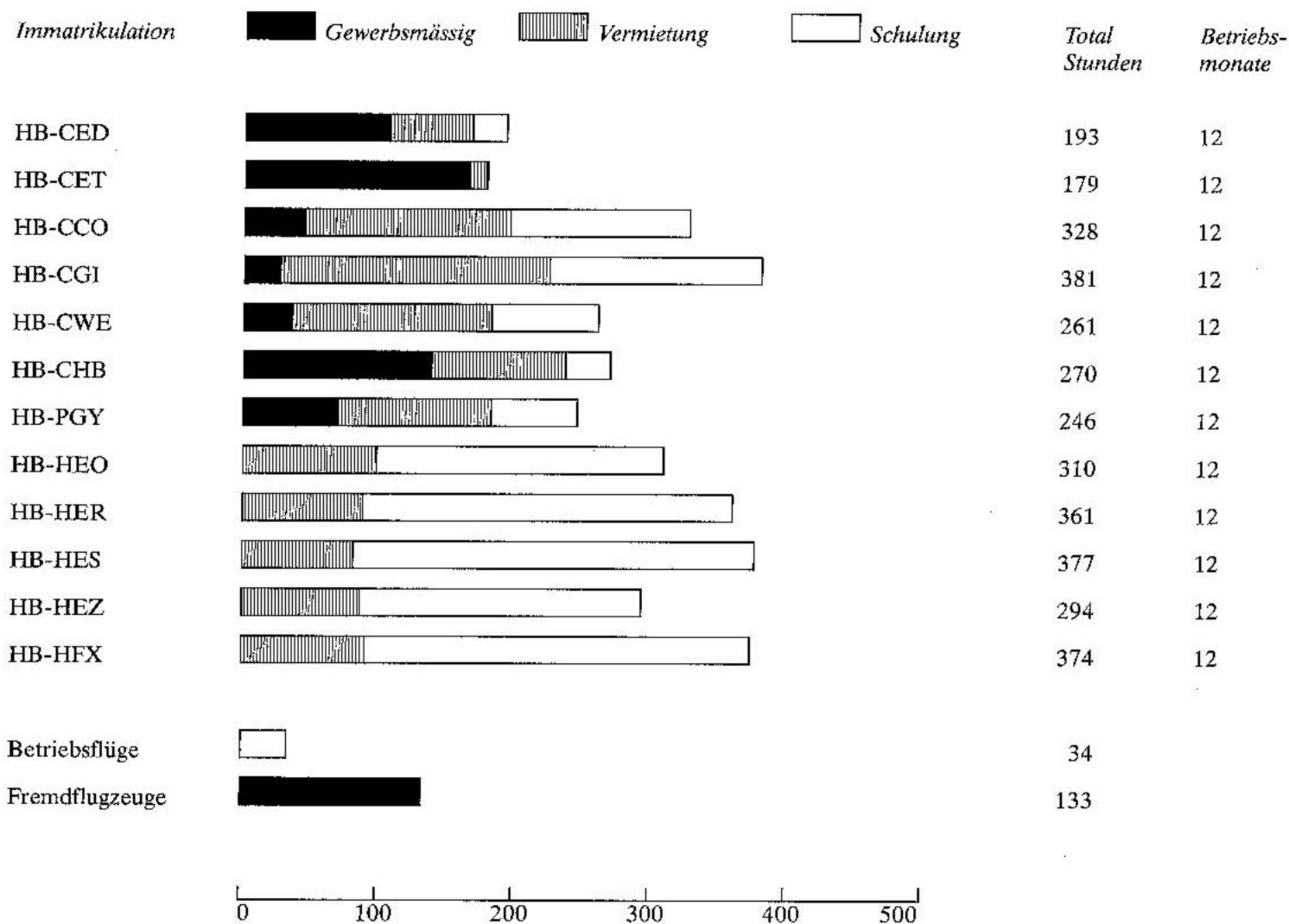
Bern, 23. April 1987

Die Kontrollstelle:
v. Graffenried AG Treuhand

sig. W. Maurer
dipl. Bücherexperte

sig. P. Geissbühler
dipl. Bücherexperte

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1986



Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1986

	<i>Flugstunden</i>		<i>Flüge</i>		<i>Passagiere</i>	
	1986	1985	1986	1985	1986	1985
1. <i>Gewerbsmässige Flüge</i>						
- Rundflüge	602	720	737	874	2 500	2 768
- Diverse	121	168	175	226	686	983
2. <i>Schulflüge</i>	1 756	1 994	7 724	8 731		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 228	1 406	1 539	1 637		
4. <i>Betriebsflüge</i>	34	28	48	46		
Total Motorflug	3 741	4 316	10 223	11 514	3 186	3 751

Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1986

<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	FKOT	SVG
Piper Dakota	HB-PGY	1983	4	235	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

