

# GESCHÄFTSBERICHT 1995

ALPAR FLUG- UND FLUGPLATZGESELLSCHAFT AG



WIR VERBINDEN  
BERN  
MIT EUROPA

Flughafen





INHALT

- 1 ORGANE
- 2 ORGANIGRAMM
- 3 1995 IM ÜBERBLICK
- 4 LUFTVERKEHR
- 6 FLUGPLATZBETRIEB
- 8 FLUGBETRIEB
- 13 MOTORFLUGZEUGPARK
- 14 ADMINISTRATIVES
- 14 FINANZIELLES
- 15 BILANZSTRUKTUR
- 16 BILANZ
- 17 ERFOLGSRECHNUNG
- 18 ANHANG ZUR JAHRESRECHNUNG
- 19 GEWINNVERWENDUNG
- 19 BERICHT DER REVISIONSSTELLE
- 20 VERKEHRS AUSWEIS
- 21 AUSBLICK

# ALPAR GESCHÄFTSBERICHT 1995 DES VERWALTUNGSRATES

## VERWALTUNGSRAT

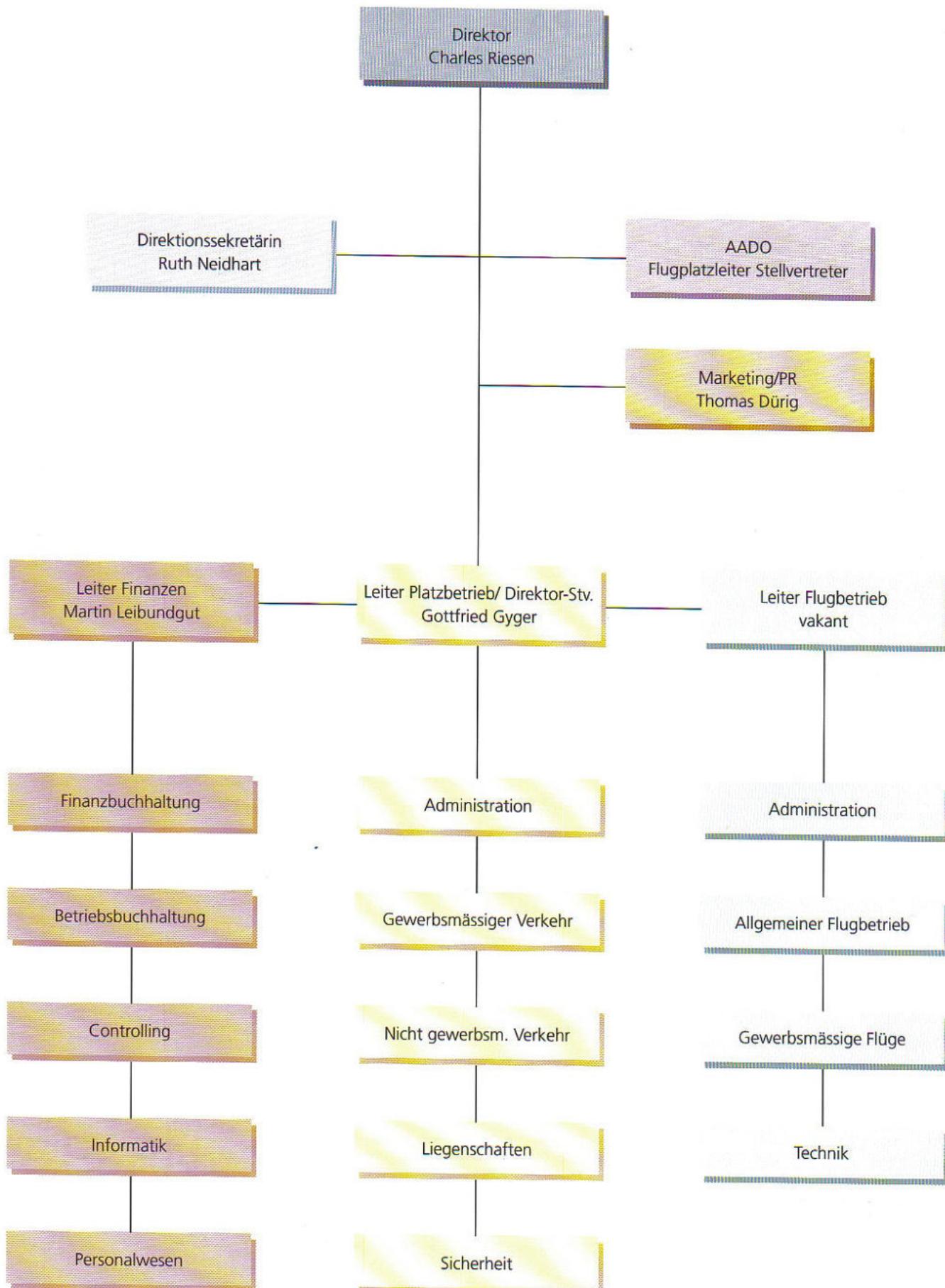
Präsident	* Prof. Dr. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern
Vizepräsident	* S. Schmid, Nationalrat, Lyss
	* Dr. R. Portmann, Grossrat, Direktor Handels- und Industrieverein des Kantons Bern
	* J. Fässler, Direktor Emil Frey AG, Zürich
	** R. Gullotti, Präsident der Konzernleitung Kuoni Reisen Holding, Zürich
	* Dr. D. Weber, Direktionsmitglied der Schweizerischen Volksbank, Bern
	Dr. E. Bischof, PR-Berater, Bern
	J. Bossart, Bern
	Dr. U. Krebs, Wirtschaftsamt der Stadt Bern, Bern
	D. Leitgeb, Delegierter des Verwaltungsrates Air Engiadina, Bern
	W. Rösli, Direktor Verkehrsverein, Bern
	D. Schaer-Born, Regierungsrätin, Bern
	M. Suter, Direktor und Delegierter des Verwaltungsrates CROSSAIR AG, Basel
	P. Wiesli, Direktionspräsident Schweiz. Serum- und Impfinstitut, Bern
	* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses
	** Mitglied des Verwaltungsratsausschusses bis 25. Juni 1995

## GESCHÄFTSLEITUNG

Direktor	Charles Riesen, Wabern
Bodendienste/Sicherheit	Gottfried Gyger, Kirchberg
Finanzen	Martin Leibundgut, Belp
Revisionsstelle	von Graffenried AG Treuhand, Bern



# ORGANIGRAMM ALPAR





## ALLGEMEINES

Der Luftverkehr im öffentlichen Bereich (Linien/Charter) konnte unfallfrei und mit hoher Zuverlässigkeit abgewickelt werden, dagegen forderte der Absturz eines Kleinflugzeuges der Allgemeinen Luftfahrt in Flugplatznähe vier Todesopfer.

Die Gesamtflugbewegungen nahmen wiederum ab. Der rückläufige Trend im nichtgewerbsmässigen Verkehr hielt an. Die gewerbsmässigen Flüge verzeichneten jedoch einen Anstieg verbunden mit Passagierzahlen in Rekordhöhe.

Im Jahre 1995 wurden 65 464 Gesamtflugbewegungen (Vorjahr: 67 819) gezählt (- 2 355).

Mit 172 555 Passagieren nutzen 36 156 Passagiere mehr als im Vorjahr (136 399) die vielen Flugangebote von und nach Bern-Belp.

Die Motorflugschulung aller Ausbildungsstellen (Private und im Auftrage des Bundes) bewegte sich mit 22 227 Bewegungen auf Vorjahresniveau (22 269).

Die Linienverkehrsbewegungen konnten um 1 847 auf 10 995 (Vorjahr: 9 148) gesteigert werden.

Im einzelnen teilen sich die Linienverkehrsbewegungen wie folgt auf:

CROSSAIR	5 787
AIR ENGIADINA	5 157
AIR MATERIAL	20
EURO DIRECT	31

## UMWELTSCHUTZ

Der besondere Schutz und die Pflege von Flora und Fauna wurde auch im Berichtsjahr weitergeführt.

Die lärmindernden An- und Abflugverfahren, Stand 1995, konnten alle in Kraft gesetzt werden. Damit wurde ein weiteres Etappenziel erreicht. Die überarbeiteten Sichtanflugverfahren für den Flughafen Bern-Belp wurden gezielt auf Fluglärminderung ausgerichtet. Die entsprechende Karte (VAC) wurde 1995 eingeführt. Dabei gelangten erstmals die vom Bundesamt für Zivilluft-

fahrt empfohlenen lärmindernden Detaillösungen auf einem flugsicherungs-mässig kontrollierten Flugplatz zur Anwendung.

Im Bereich der gut frequentierten Tagesrandflüge des öffentlichen Luftverkehrs, welche als Einzelereignisse in ruhigeren Tageszeiten auffallen, konnten zusammen mit den Flugunternehmen und der Flugverkehrsleitung die Lärminderungs-massnahmen weitergeführt werden.

Die Lärminderungskurse für PilotInnen werden ab 1995 im 2-Jahres-Turnus geführt, während die ansässigen Fluglehrer weiterhin in jährlichen Kursen instruiert werden.

Die Hartbelagpiste wurde mit leichtverdunstbarem Brennsprit (denaturiertes Ethylalkohol) situativ eisfrei gehalten. Über 60 % der umweltfreundlichen Enteisungsflüssigkeit verdampfte während der Applikation. Die Restkonzentration blieb für den Boden toxiologisch unbedeutend. (Umweltverträglichkeitsbericht 1993)

## AUSSENBEZIEHUNGEN

Die ALPAR hat ihre offene Informationspolitik weitergeführt. Dabei wurde der Dialog mit den Anrainern in vielfältiger Form gesucht. Das bereits traditionelle Flughafenfest fand in Verbindung mit der Taufe des 3. Dornier 328 der Air Engiadina statt. Dabei wurde mit der Namengebung «Ville de Fribourg» der Grossraum Freiburg als wichtiger Teil unseres Einzugsgebietes angesprochen. Die Feierlichkeiten standen im Zeichen eines Grossaufmarsches des offiziellen Freiburgs, welches damit die Wichtigkeit des Flughafens für das gesamte Mittelland betonte. Unter dem Titel «Welcome-Service Bern-Belp» wurde ein ganzes Paket an Dienstleistungen für die Flugpassagiere geschaffen. Besonders geschätzt sind dabei die Teilbereiche «Park & Fly-Service» und «Gratis-Parkplatz-Shuttle». Die ALPAR hat Einsitz in die Arbeitsgruppe «Flugplätze im WIMI – Wirtschaftsraum Mittelland», unter der Federführung des Kantons Solothurn

genommen. Die bedeutende Stellung des Flughafens Bern-Belp für den Wirtschaftsraum Mittelland wird dadurch weiter gestärkt.

Das zur Zeit in Arbeit befindliche Leitbild «Luftverkehr Kanton Bern» der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern soll als wichtige künftige Grundlage zu Flugverkehrsfragen verwaltungsanweisend sein. Die ALPAR hatte auch hier Gelegenheit in einer Arbeitsgruppe mitzuwirken.

## MARKETING

Der Verwaltungsrat setzte zur Überprüfung des ALPAR-Marketings eine Arbeitsgruppe ein, die Walter Rösli leitete. Dieser Ausschuss stellte den Marketinganstrengungen der ALPAR ein sehr gutes Zeugnis aus.

## BAU · UNTERHALT · ANPASSUNGEN

Die Planungs und Vorbereitungsarbeiten zu den umweltschutz- und sicherheitsrelevanten Tiefbauten konnten mit der Baueingabe an das EVED abgeschlossen werden. Gegen die im November 1995 erteilte Baukonzession für die Bundes- und Alparbauten wurde Beschwerde beim Bundesgericht erhoben. Die Beschwerdeführer verzichteten ausdrücklich auf die Erlangung der aufschiebenden Wirkung, so dass die auf Sicherheit und Umweltschutz ausgerichteten Tiefbauten planmässig 1996 in Angriff genommen werden können.

Die flexible Infrastrukturanpassung wird weiter geführt. So konnte unter anderem dem zusätzlichen Platzbedarf für Grossflugzeuge teilweise entsprochen werden und das Vorfeld zunächst um eine Abstelleneinheit erweitert werden.

Die Umgestaltung im Vorfahrtsbereich des Terminals durch Aufteilung in gebührenpflichtige Umschlagparkplätze, besondere Mietwagenflächen, Bus- und Taxispuren, hat eine kundenfreundliche Atmosphäre geschaffen.



## ALLGEMEINES

Die Benutzerfreundlichkeit des Flughafens Bern-Belp und die konsequente Marktbearbeitung durch alle Beteiligten führten zu erneuten Passagierrekorden. Der Flughafen Bern-Belp wird europaweit als einer der Flughäfen mit der höchsten Steigerungsrate bezeichnet. Um den Anspruch des öffentlichen Verkehrs auch bei allfälligen Verspätungen der Abendflüge erfüllen zu können, wurde eine sog. Karenzfrist für Linienflüge, analog anderen Flughäfen mit Linienverkehr, beim zuständigen Departement beantragt.

## CROSSAIR

Die Zusammenarbeit zwischen der ALPAR und der CROSSAIR im Bereich des Groundhandlings hat sich ein weiteres Jahr – und auch bei dem gestiegenen Verkehrsaufkommen – bewährt. Als neue Dienstleistung wurde in analoger Partnerschaft am 1. September 1995 das General-Aviation-Handling aufgenommen. Mit einer umfangreichen Palette an Dienstleistungen können nun die Bedürfnisse des Individualverkehrs strukturiert erfüllt werden.

Sowohl die neuen Check-In Schalter als auch die Gepäckförderanlage haben sich im Betrieb sehr bewährt. Es gilt nun, in weiteren Bereichen des Handlings und Passagierservices bezüglich der Infrastruktur die dringend notwendigen Anpassungen an die Entwicklung vorzunehmen.

Durch die erneute Zunahme an Passa-

gieren und Flugzeugbewegungen im Bereich Linien/Charter konnten nochmals zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Ende 1995 beschäftigte die Crossair in Bern 41 Personen. Die Crossair hat am 1. Juli 1980 mit der Bedienung von Bern-Belp begonnen. Seither wurden laufend Flugplanverbesserungen und -erweiterungen erzielt. So konnten im Verlaufe von 1995 die neuen Destinationen Manchester und Bologna direkt via die beiden Hubs Euro-Airport Basel-Mulhouse und Lugano-Agno angeboten werden.

1995 verzeichnete die Crossair auf dem Bundesstadt-Flughafen durchschnittlich 20 Flugbewegungen täglich; im Startjahr 1980 waren es deren 4. Die meisten Flüge wurden im Berichtsjahr mit dem bewährten und beliebten Saab 340 Cityliner durchgeführt. Ab Frühjahr 1996 wird ein Teil der Rotationen mit dem zur Zeit schnellsten Jetprop-Flugzeug Saab 2000 Concordino erfolgen. Durch die Stationierung eines Saab 2000 in Bern werden saisonale Flüge und Chartereinsätze an Wochenenden möglich.

## AIR ENGIADINA

Die Air Engiadina erreichte mit der Verdichtung ihres Flugplanangebotes und ihrem erhöhten Bekanntheitsgrad eine markante Steigerung der Passagierzahlen von und nach Bern-Belp. Spitzenreiter war eindeutig die Destination Amsterdam mit 19788 Passagieren, gefolgt von London mit 17835 und München mit 16681 Passagieren. Diese Destinationen werden 3 x täglich bedient. Von und nach Wien flogen 9107 und Frankfurt a.M. wählten 2968 Passagiere, dies bei täglich je einer Rotation.

Nach erfolgreicher Einführung der Sommerdestinationen Menorca (Charterflug) und Elba (Linienflug) im Sommer 1995 haben Ferienflüge ab Bern-Belp ihren festen Wert. Von wesentlicher Bedeutung war und bleibt dabei die Unterstützung der auf Bern-Belp spezialisierten Reisebüros.

## PAUSCHALFLUGVERKEHR · CHARTER

Mit 138 Flügen (Vorjahr 116) konnten die Charternischen ab Bern-Belp weiter ausgebaut werden. Dabei buchten 2506 Reisende (Vorjahr 2473) ab Bern-Belp. Die Ferieninsel Elba stand dabei im Vordergrund, so dass zusätzliche Flüge geführt werden konnten.

## REGA BASIS BERN

Ab der Basis Bern wurden im Jahr 1995 insgesamt 622 Rettungseinsätze durchgeführt. Mit 271 Primäreinsätzen und 342 Sekundäreinsätzen (andere Einsätze: 9) standen die Verlegungsflüge (Patiententransporte) im Vordergrund. Die Nachteinsätze (nach Schliessung des Flughafens) lagen mit 214 Flügen im Umfang des Vorjahres. Hauptereignis im vergangenen Jahr war die Übergabe der Agusta A109K2 an die Basis Bern. Mit einer kleinen Helikopterflugshow und weiteren Attraktionen wurde vor geladenen Gästen der neue Rettungshelikopter in Bern-Belp in Betrieb genommen. Damit sind nun alle Rega-Stationen mit dem modernen Fluggerät ausgerüstet.

Die lange Ära der bewährten Alouette III und Bölkow BO 105 CBS ist somit auch für die Basis Bern zu Ende gegangen.

## HELISWISS

Die Heliswiss beschäftigte Ende 1995 auf ihrer Hauptbasis in Bern-Belp 31 MitarbeiterInnen. Auf den Ausstationen Gruyère, Erstfeld, Domat Ems, Samedan und Haslital kamen weitere 18 hauptamtliche und 9 nebenamtliche MitarbeiterInnen zum Einsatz. Die anhaltende Rezession im Baugewerbe schlägt auch zu den Helikopterunternehmungen durch, was zu Restrukturierungen und damit unvermeidlich zu Entlassungen führte. Im Bereich «Flugbetrieb Schwere Helikopter» wurden die Erwartungen nicht vollumfänglich erfüllt, während die kleineren und mittleren Helikopter gut bis sehr gut



ausgelastet waren und die prognostizierten Budgetzahlen erreichten. Der Schulbetrieb 1995 verlief im Vorjahresrahmen. Der neu eingesetzte Schulheli-kopter vom Typ «Schweizer 300C» hat sich hervorragend eingeführt und im Schuleinsatz bisher gut bewährt. Der Betriebsbereich «Technischer Dienst» bekam im Berichtsjahr die angespannte wirtschaftliche Lage zu spüren. Die Heliswiss-Technik erreichte das ihr gesteckte Ziel für 1995, trotz der umfangreichen periodisch durchgeführten Wartungsarbeiten an eigenen und Kundenmaschinen, bei weitem nicht. Die Heliswiss ist überzeugt, mit der Reduzierung des Personalbestandes sowie dem Verkauf von wenig ausgelasteten Helikoptern der wirtschaftlich schwierigen Situation erfolgreich begegnen zu können.

## SKY WORK

Die 1983 gegründete Firma Skywork hat ihren Hauptsitz auf dem Flughafen Bern-Belp. Sie ist in den Bereichen Instrumentenschulung und gewerbsmäßige Flüge tätig. 1995 wurden von und nach Bern-Belp mit 411 Flügen, 1 240 Passagiere befördert. Zum Einsatz gelangten hauptsächlich die zwei modernen Jets des Typs Cessna Citation.

## EAGLE AIR

Das 1981 gegründete Berner-Flugunternehmen ist europaweit in den Bereichen Air-Charter und Ambulanzflüge tätig. In 469 Flügen wurden 1 603 Passagiere transportiert. Dabei kamen Flugzeuge des Typs Cessna Citation-Jet und Cessna Conquest II zum Einsatz. Fluggäste aus Politik, Kultur, Sport und Wirtschaft schätzen die flexible Flugreisegestaltung. Der Ambulanzflugbereich konnte weiter gesteigert werden.

## MALBUWIT · FLIGHT-TRAINING-CENTER WITTWER

In Partnerschaft mit der ALPAR operiert die Instrumenten- und Berufspiloten-flugschule ab Bern-Belp. Das Unternehmen ist auf die höhere Pilotenausbildung für Berufspiloten mit Kolbenmotor- Jet- und Turbopropflugzeugen und neuartigen Flugsimulatoren spezialisiert. Die Partnerschaft mit der ALPAR und damit die Aufteilung der Schulungs-segmente hat sich auch im Berichtsjahr sehr gut bewährt.

24 FlugschülerInnen schlossen 1995 ihre Ausbildung mit einem höheren Brevet ab. Das moderne Flugmaterial – Piper Seneca III und die Wiederinbetriebnahme des Seneca-III-Simulators – trugen zu einer noch effizienteren Ausbildung bei.





## PLATZBETRIEB (BODEN-DIENSTE · SICHERHEIT)

### Allgemeines

Die Betriebsbereitschaft war 1995 während 365 Tagen mit 6006 (Vorjahr: 5994) Stunden sichergestellt. Der Betriebsdienst im Rahmen der Eidg. Konzession wurde täglich mit jeweils 2 – 3 Schichten durch die Abteilung Bodendienste/Sicherheit bewerkstelligt. Die Maschinen zur Schnee- und Eisräumung waren 265 Stunden (Vorjahr: 31 Stunden) im Einsatz. Mit 35397 Liter Enteisflüssigkeit (Vorjahr 4350 Liter) wurde die Hartbelagpiste im Winter betriebsbereit gehalten. Dabei kam ausschliesslich umweltfreundliches Enteisermittel zum Einsatz.

Die Verdichtung des Flugplanes und das gestiegene Passagieraufkommen zogen den Einsatz zusätzlicher Mitarbeiter Innen, mehrheitlich im Teilzeitpensum, nach sich. Der Abteilungs-Personalbestand umfasste Ende 1995 25 Fest- und 18 Teilzeitangestellte.

Im Berichtsjahr wurden die Einsatzpläne weiter optimiert, so dass ausserhalb der Abfertigungszeiten wesentliche Arbeiten im Neu- und Umbau von Gebäuden, Gerätschaften und Fahrzeugen in Eigenleistung realisiert werden konnten.

### SWISSCONTROL

Die Flugsicherungsstelle Bern-Belp der Swisscontrol leistete 1995 für 76753 (Vorjahr 80882) Bewegungen (Starts, Landungen und Überflüge) Flugsicherungsdienste. Die Abnahme im Vergleich zum Vorjahr ist auf eine rückläufige Tätigkeit im Sichtflugbereich (VFR) zurückzuführen. Die Flüge nach den Regeln des Instrumentenfluges (IFR) verzeichneten eine leichte Zunahme (1.5%). Der 6. Mai 1995 hielt mit seinen 585 zu kontrollierenden Bewegungen den Tagesrekord.

1995 konnte die Flugsicherungsstelle Bern-Belp den vollständigen Radar-dienst aufnehmen. Dies bedeutet, dass die Anflüge im Interesse aller Beteilig-

ten noch flüssiger und effizienter geleitet werden können.

Anfangs August wurde ein neues Instrumentenlandesystem (ILS) in Betrieb genommen. Die neue Anlage der Swisscontrol ersetzt das bisherige ILS, das seit 1987 in Betrieb war.

Die Swisscontrol beschäftigte 1995 9 Flugverkehrsleiter, 4 Luftfahrtinformationsangestellte und 1 Techniker.

### OFFIZIELLE EMPFÄNGE 1995

Der Bundesstadt-Flughafen war auch im Berichtsjahr Ankunfts- und Abflugort für zahlreiche Staatsgäste:

- 22. Januar  
Deutscher Aussenminister  
Klaus Klinkel
- 22. Januar  
Russischer Aussenminister Kosirew
- 16. Februar  
Tschechischer Verteidigungsminister Dr. Vilém Holan
- 27. Februar  
Kroatischer Aussenminister  
Dr. Mate Granic
- 02. März  
Gen de Corps Aérien France,  
General Norlain
- 09. März  
Belgischer Aussenminister  
Frank Vandenbroucke
- 17. März  
Chilenischer Präsident  
Eduardo Frei Ruiz-Tagle
- 23. März  
Britischer Field Marshal Vincent
- 04. April  
Schwedische Aussenministerin  
Frau Lena Hjelm-Wallem
- 19. April  
Chef des Deutschen Luftwaffenamtes General Engelin
- 02. Mai  
Chef des Britischen Luftwaffenstabes Marshal Graydon
- 09. Mai  
Chef des Spanischen Luftwaffenstabes General Don Ignacio Quintana Arevalo Manuel
- 17. Mai  
Chef der Finnischen Luftwaffe  
General Matti Ahola

- 30. Juni  
UNO Generalsekretär  
Butros Butros-Ghali
- 04. September  
Kdt der Israeli Air Force  
General Bodinger
- 06. September  
Deutscher Bundespräsident  
Roman Herzog
- 26. September  
British Field Marshal Sir Peter Inge
- 01. November  
Präsidentin des Deutschen Bundestages Frau Prof. Dr. R. Süssmuth
- 29. November  
Generalstabschef der Bulgarischen Armee,  
Generaloberst Tzvelan Totomirev
- 28. November  
Deutscher Innenminister,  
Manfred Krug

### BAMF (NEU BABLW, BUNDESAMT FÜR BETRIEBE DER LUFTWAFFE)

Die BAMF Dienststelle Belp bewerkstelligte unverändert mit vier Mann den Flugbetrieb des Militärflugwesens auf dem Flughafen Bern-Belp. Dabei standen sie auch für die Flüge des Büros für Flugunfalluntersuchungen und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Verfügung. Der Lufttransportdienst des Bundes (STAC) führte auch 1995 einen Grossteil der Flüge mit Flächenflugzeugen (Jet /Turboprop) und Helikoptern ab Bern-Belp durch.

Die amtlichen Flüge genossen auf dem Flughafen Bern-Belp besondere Priorität, so stand ihnen der Bundesstadt-Flughafen auch ausserhalb der offiziellen Betriebszeiten offen.

Insgesamt wurden bundesseitig 2901 Flugbewegungen (Vorjahr 2056) Flugbewegungen verzeichnet, aufgeteilt in 1751 Militärflüge und 1150 Flüge des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und des Büros für Flugunfalluntersuchungen.



## AIRPORT TAXI BLASER & CO.

Auch 1995 stellte diese Firma unter der Konzession der ALPAR den öffentlichen Busbetrieb zwischen dem Hauptbahnhof Bern und dem Flughafen sicher. Dabei gelangten Fahrzeuge unterschiedlicher Grössenordnung zum Einsatz. Der markante Flugpassagieranstieg hat sich auch auf die Fahrgastzahl ausgewirkt. Erstmals seit Bestehen der Unternehmung konnten über 10000 Personen befördert werden. 10956 Fahrgäste nutzten die komfortable und schnelle Verbindung aus der Stadt. (Vorjahr: 9322) Die ALPAR hat zudem im Berichtsjahr eine Änderung der Konzession erwirkt, so dass mit Halt in Wabern und Kehrsatz weitere Kundenwünsche erfüllt werden können.

## FLUGHAFENFEUERWEHR · RETTUNGSDIENSTE

Mit regelmässigen internen Übungen und hervorragend gepflegtem Material wurde die ausgezeichnete Einsatzbereitschaft der Flughafenfeuerwehr gewährleistet.

Im Berichtsjahr waren 41 Einsätze (Vorjahr: 49) zu verzeichnen. Davon waren 32 (Vorjahr: 38) vorsorglicher Art. Der Wirbelsturm «WILMA» verursachte am 28. Januar 1995 beträchtlichen Schaden an Flugzeugen und Gebäuden. Der Flughafen musste für ca. eine Stunde geschlossen werden. Am 31. August 1995 ereignete sich in Flughafennähe ein tragischer Flugunfall. Das abgestürzte Kleinflugzeug geriet dabei in Vollbrand. Die Flughafenfeuerwehr konnte den Aufschlagbrand unverzüglich löschen. Alle vier Insassen fanden beim Absturz den Tod.

## ZOLLFREI-WAREN-VERKAUF (DUTY FREE) UND AIRPORT BISTRO

Der Warenverkauf konnte durch die gestiegenen Passagierzahlen und mit neuen attraktiven Produkten erhöht werden. Die 1995 in Betrieb genommene

Kaffeeabfüllanlage erlaubt die Grossmengenlieferung hoher Qualität an die Airlines. Der Gesamtumsatz «Warenverkauf und Bistro» lag bei Fr. 488 407.- (Vorjahr: 416 706.-)

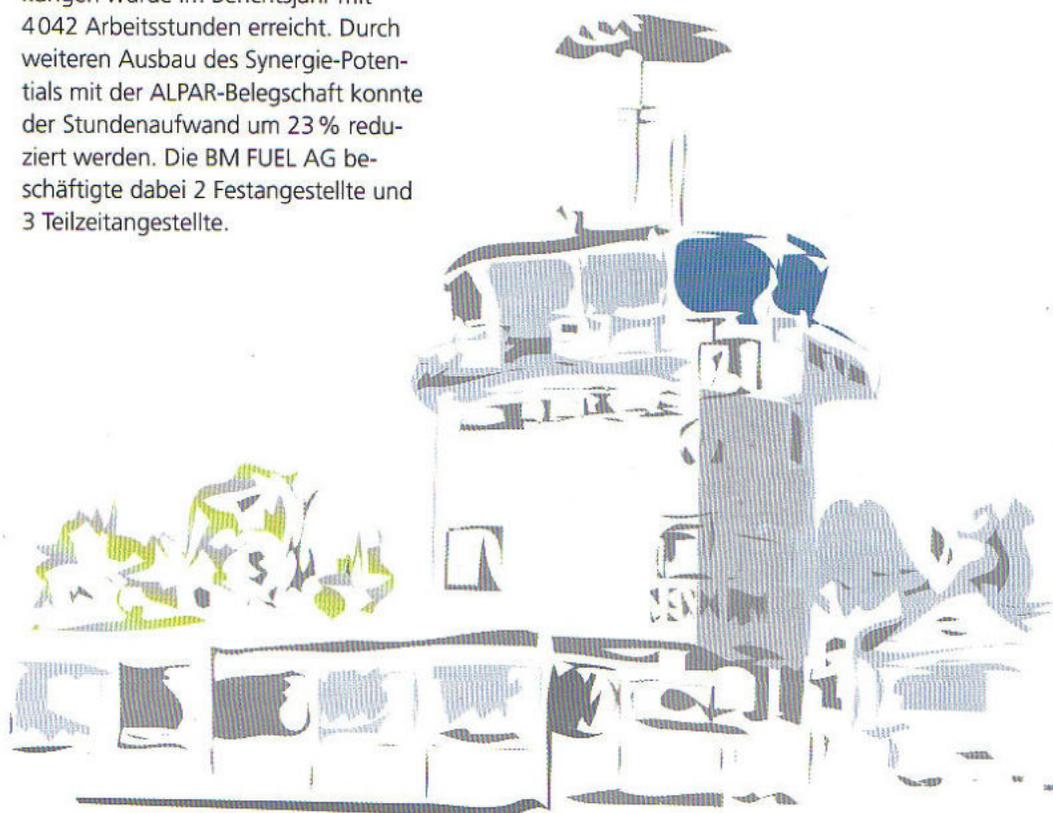
## BM FUEL AG

Die Alpar-Tochtergesellschaft BM FUEL AG führte 1995 gesamthaft 7512 Betankungen (Vorjahr 7832) durch. Dabei teilten sich die Ausschankmengen wie folgt auf:

646483 Liter Flugbenzin AVGAS  
(Vorjahr 736127 Liter) - 12,18%  
und:  
1403637 Liter Flugpetrol Jet A1  
(Vorjahr 1118857 Liter) + 25,45%

Der Minderumsatz der Treibstoffsorte «AVGAS» (Flugbenzin für Kolbenmotoren) hatte mehrere Gründe. Nachhaltig spürbar wirkte sich der Rückgang in den Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt auch im Betankungsgeschäft aus.

Die Betriebsbereitschaft für die Betankungen wurde im Berichtsjahr mit 4042 Arbeitsstunden erreicht. Durch weiteren Ausbau des Synergie-Potentials mit der ALPAR-Belegschaft konnte der Stundenaufwand um 23% reduziert werden. Die BM FUEL AG beschäftigte dabei 2 Festangestellte und 3 Teilzeitangestellte.





### ALLGEMEINES:

Der tragische Absturz eines Flugzeuges aus der ALPAR Flotte (HB-KBD) forderte vier Menschenleben. Der erfahrene Pilot mietete das Flugzeug für einen Flug nach Sitten. Unmittelbar nach dem Start stürzte die Maschine aus geringer Höhe auf ein Feld ab. Die Insassen überlebten den Aufprall nicht, und das Flugzeug brannte vollständig aus. Das Büro für Flugunfalluntersuchungen führte eine Untersuchung durch.

### PERSONAL

Im Berichtsjahr wurde die Stelle eines vollamtlichen Fluglehrers saisonal belegt. Cheffluglehrer und Chefpilot waren wie in den Vorjahren im Nebenamt tätig. Die Gesamtleitung der Abteilung «Flugbetrieb» wurde ad Interim geführt. Der Flugschulbetrieb konnte zur Hauptsache mit 27 nebenamtlichen Fluglehrern sichergestellt werden. Bei den gewerbsmässigen Rund- und Taxi-flügen gelangten 32 nebenamtliche Berufspiloten zum Einsatz. 1995 lag der Gesamtbestand an fliegendem Personal mit 59 Piloten und 3,5 Personaleinheiten im administrativen Bereich auf Vorjahreshöhe.

### FLUGSTUNDEN-PRODUKTION

Trotz der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Lage konnte die Gesamtproduktion mit 4485 Flugstunden (Vorjahr: 4350) gehalten werden.

### TAXIFLÜGE

Mit eigenem und eingemietetem Fluggerät erfolgten insgesamt 25 Taxiflüge (Vorjahr 24). Bei den eingemieteten Flugzeugen handelte es sich vorwiegend um Turboprop- und Jet-Flugzeuge.

### Prozentuale Aufteilung der Stunden-Produktion

Aufteilung des ALPAR-Flugbetriebes	1995	1994
Motorflugschulung *	37,2 %	43,8 %
Flugzeugvermietung	48,7 %	41,4 %
Gewerbsmässige Flüge	12,7 %	14,3 %
Betriebsflüge	1,4 %	0,5 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
* Davon FVS/FWB im Auftrag des Bundes	19 %	16,3 %





## FLUGSCHULE

Die Gesamtproduktion der ALPAR-Flugschule war weiterhin rückläufig. (-14,5 %). Aufgrund der rezessiven Wirtschaftslage nahmen die Grundausbildungen (PPL) weiter ab. Die Flugschulung resp. Selektion im Auftrage des Bundes FVS/FWB konnte gehalten werden, während die Weiterausbildung privater Piloten erfreulich zunahm.

## CBT, COMPUTERGESTÜTZTES TRAINING-SYSTEM

Die CBT-Anlage wird laufend aufdatiert. Neben den ausbildungsmässigen Elementen, welche eine effiziente und moderne Schulung bieten, sind weitere Applikationen im Bereich Lärminderung aufgenommen worden. Die PilotInnen können somit auch während des laufenden Jahres in lärmarmen Flugverfahren ausgebildet werden. Das Zusatzprogramm «ELITE» ermöglicht die Basiselemente des Instrumentenfluges für Propeller- und Jetflugzeuge kostengünstig und umweltfreundlich zu erlernen.

## ATC 810 FLUGSIMULATOR

Im Berichtsjahr konnte ein moderner ATC 810 Flugsimulator in Betrieb genommen werden. Damit hatte der seinerzeit bei der SWISSAIR erworbene LINK-Trainer mit alter Röhrentechnologie ausgedient.

## Kurstätigkeit 1995

Kurs	Teilnehmer
2 FVS Kurse Stufe I	12
2 FVS Kurse Stufe II	16
1 FWB Navigationskurs	3
1 FWB Kunstflugkurs	3
2 Privatpilotentheoriekurse	30
2 CVFR Weiterbildungskurse	26
1 Einführungskurs Migros	14
1 Pinch Hitter Kurs (Notfalltraining)	5
1 Meteo Kurs	8
1 Ausbildungskurs SWISSCONTROL	6
<b>Total</b>	<b>123</b>

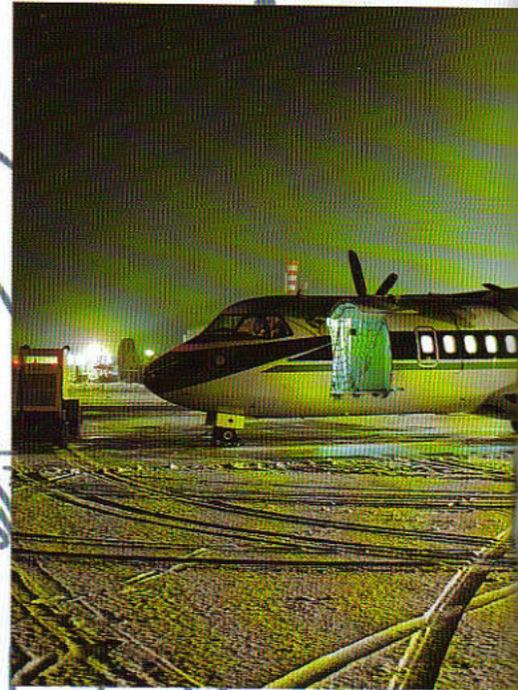
## Gewerbsmässige Flüge

Die Anzahl der Flüge nahm im Berichtsjahr um 20 % ab. Dabei spielten die Wettereinflüsse eine wesentliche Rolle.

Aufteilung der Rundflüge (Anzahl Flüge)	1995	1994
Lufttaufe	51	70
Thunersee/Juraseen	67	84
Berner Oberland/Emmental – Luzern	89	131
Berner Alpen/Genfersee – Gruyères	143	185
Matterhorn/Mont-Blanc	147	171
Spezialflüge	26	17
<b>Total Rundflüge</b>	<b>523</b>	<b>658</b>

ELEV 1673 ft (510 m)

LSZB ARP: 46° 54' 49" N  
07° 30' 01" E



Vorfeld/Apron: CONC-AS  
TWY: ASPH

Befeuerung/LGT:  
ALS, RWY, THR ( ⇨ AGA 2)  
PAPI 14, VASIS 32

LEGENDE/LEGEND

A TWY



Touchdown  
-engine ACF

Halle  
Hangar

HEL MAINT

VASIS 3.4°

MAX 5.7  
MTOM

REGA

Barriere  
Barrier

Hallen  
Hangars

Aare

Giessen

STRIP 1430 x 80 m

Gürbe

GRASS PRKG N

VDF

C TWR AIS MET-

GRASS PRKG S

ASPH 1310 x 30 m

GRASS 650 x 30 m

HEL

HEL

HEL

3+4

E

D

HEL

3

E

R

L

J

K

M

N

O

P

Q

R

S

T

U

V

W

X

Y

Z

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260





## MOTORFLUGBETRIEB DER ALPAR JAHRESLEISTUNG 1995

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1995	1994	1995	1994	1995	1994
1. Gewerbsmässige Flüge						
– Rundflüge	531	608	529	658	1 469	1 882
– Diverse	24	11.5	26	22	82	25
2. Schulflüge	1 732	1 906	6 568	7 935		
3. Flugzeugvermietung	2 135	1 801	2 379	2 367		
4. Betriebsflüge	63	23.5	64	43		
<b>Total Motorflug</b>	<b>4 485</b>	<b>4 350</b>	<b>9 566</b>	<b>11 025</b>	<b>1 551</b>	<b>1 907</b>
Taxiflüge mit Partner	24	26	25	18	40	43





## MOTORFLUGZEUGPARK DER ALPAR STAND 1995

Flugzeugtyp	Immatrikulation	Baujahr	Plätze	Motor (PS)	Radio/Nav.	Verwendung	
Beechcraft B55 Baron	HB-GFL	1974	6	2x260	IFR	SVG	
Cessna 182 Skylane RG	HB-CLU	1981	4	235	IFR	SVG	
Cessna 182 Skylane RG	HB-CHB	1979	4	235	IFR	SVG	
Cessna 172 N Skyhawk II	HB-CCO	1979	4	160	FKOT	SVG	
Cessna 172 P Skyhawk II	HB-CGI	1981	4	160	FKOT	SVG	
Cessna 172 L Skyhawk	HB-CWE	1972	4	150	FKOT	SVG	
Piper PA 28/236 Dakota	HB-PGY	1983	4	235	FKOT	SVG	
Piper PA 28/181 Archer II	HB-PKK	1986	4	180	FKOT	SVG	
AS 202/15 BRAVO	HB-HEO	1973	3	150	FOT	SV	
AS 202/15 BRAVO	HB-HER	1974	3	150	FO	SV	
AS 202/15 BRAVO	HB-HES	1974	3	150	FO	SV	
AS 202/15 BRAVO	HB-HEZ	1975	3	150	FO	SV	
AS 202/15 BRAVO	HB-HFX	1978	3	150	FKOT	SV	
AS 202/15 BRAVO	HB-HEF	1972	3	150	FO	SV	
Piper L4 Cup	HB-OUV	als Leihgabe im Oldtimer- museum Toffen					

F = Funk(Radiotelefonie)  
K = Radiokompass

O = VOR  
T = Transponder

IFR = Instrumentenflug  
S = Schulung

V = Vermietung  
G = Gewerbsmässig





## ADMINISTRATIVES

Der Gesamtverwaltungsrat behandelte seine Geschäfte in zwei ordentlichen und einer ausserordentlichen Sitzung. Der Ausschuss fand sich zu drei ordentlichen Sitzungen zusammen.

Die 47. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre wurde am 22. Juni 1995 im Rest. Schlossgut in Münsingen durchgeführt.

Sie war von 84 Aktionären besucht, die insgesamt 21364 Aktienstimmen, d.h. 69,7 % des Aktienkapitals, vertraten.

## MUTATIONEN IM VERWALTUNGSRAT

Dr. Rolf Portmann trat als Vize-Präsident zurück; er bleibt Mitglied des Ausschusses.

Zum neuen Vize-Präsidenten und damit in den Ausschuss wurde Samuel Schmid, Nationalrat, Lyss, ernannt. Riccardo Gullotti trat als Mitglied des Ausschusses unter Verbleib im Verwaltungsrat zurück.

Neu in den Verwaltungsrat gewählt wurde Dietmar Leitgeb, Delegierter des VR der Air Engiadina.

## ERFOLGSRECHNUNG

1995 wurde ein Cash Flow von Fr. 1286122.– erarbeitet. Im Vergleich zu 1994 stieg somit der Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit um 69,9 %.

Infolge der erfreulichen Zunahme im Linienverkehr konnte der Ertrag aus «Flugplatzbetrieb» gegenüber dem Vorjahr um 20,4 % gesteigert werden.

Optimierung und Erweiterung der «Diversen Dienstleistungen» führten zu einer diesbezüglichen Ertragssteigerung um 40,7 %.

Der Verkehrsanstieg im Bereich «Linien/Charter» hatte auch Mehraufwendungen zur Folge:

– Personalaufwand	+ 6,6 %
– Leistungen Dritter	+ 24,7 %
– Betriebsmaterial	+ 13,5 %
– Verwaltungsaufwand	+ 32,4 %
– übriger Betriebsaufwand	+ 20 %

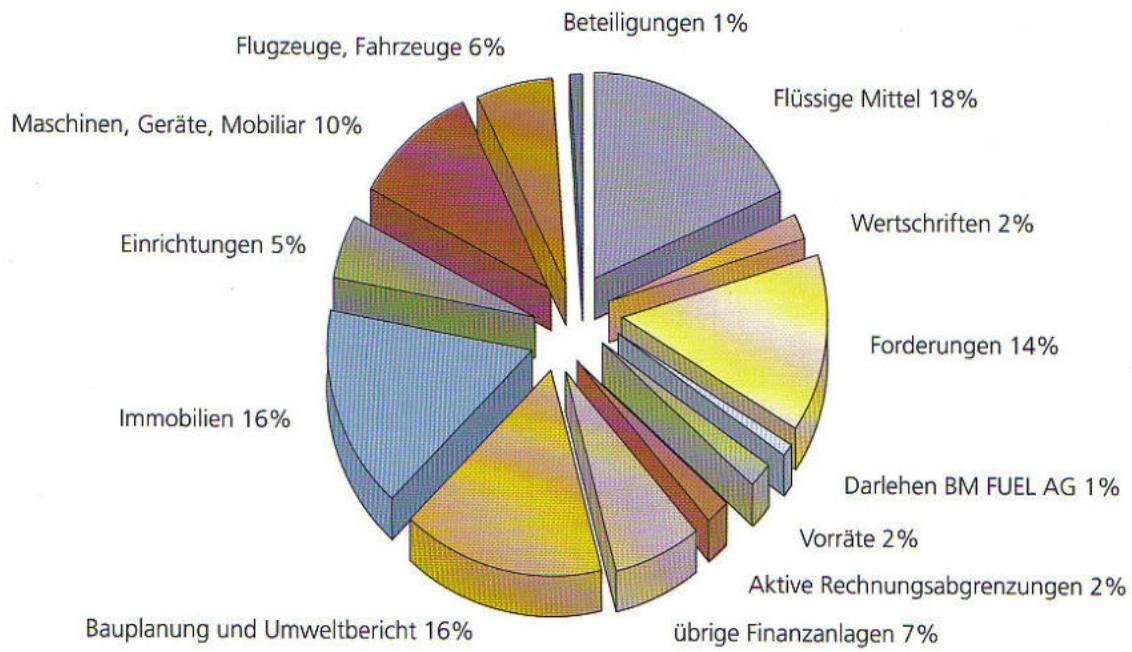
Der ALPAR-eigene Flugbetrieb verzeichnete eine Ertragssteigerung von 3 %. Die Aufwendungen blieben dank effizienter Kostenkontrolle unter dem Vorjahresniveau.

Aus dem Cash Flow konnten Abschreibungen in der Höhe von Fr. 890853.60 sowie eine weitere Rückstellung «Bauplanung und Umweltbericht» von Fr. 300000.– vorgenommen werden. Erstmals in der Geschichte der ALPAR konnte ein Gewinn in Höhe von Fr. 95268.40 erzielt werden.

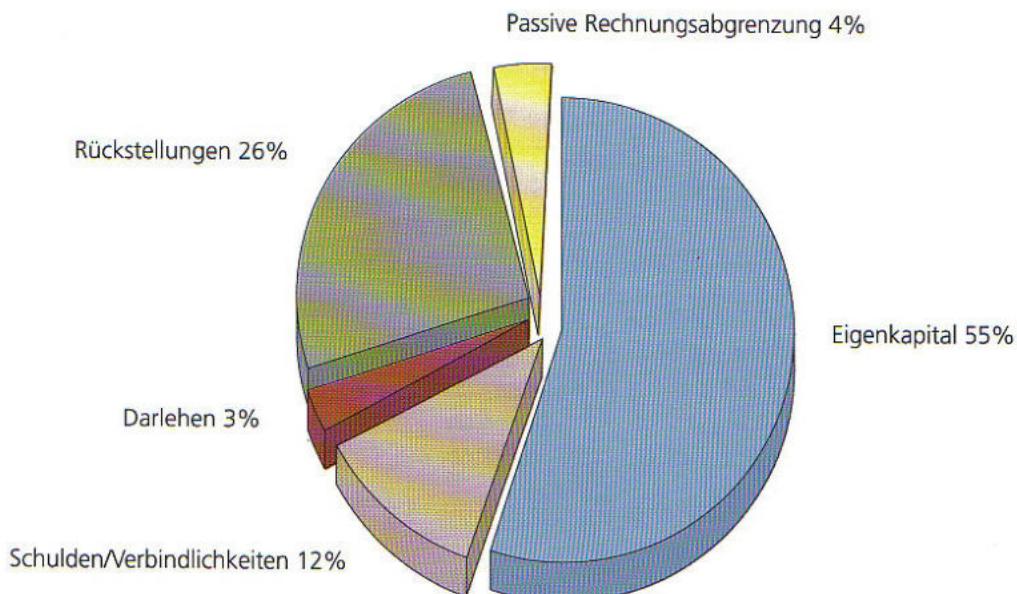


## BILANZSTRUKTUR

### PROZENTUALE AUFTEILUNG DER AKTIVEN PER 31.12.1995



### PROZENTUALE AUFTEILUNG DER PASSIVEN PER 31.12.1995



<b>AKTIVEN</b>	<b>31.12.1995</b>	<b>31.12.1994</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
<b>Umlaufvermögen</b>		
Flüssige Mittel	1 233 808.10	625 752.75
Wertschriften	110 639.75	65 521.00
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	793 424.25	741 822.55
Andere Forderungen		
– Dritte	84 613.07	30 464.40
– BM FUEL AG	0.00	96 873.55
Darlehen BM FUEL AG	90 000.00	90 000.00
Vorräte	132 456.65	156 168.50
Aktive Rechnungsabgrenzungen	141 850.80	214 919.35
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>2 586 792.62</b>	<b>2 021 522.10</b>
<b>Anlagevermögen</b>		
übrige Finanzanlagen	428 790.00	841 130.00
Bauplanung und Umweltbericht	1 024 258.60	1 023 508.60
Immobilien	1 008 734.85	1 067 117.00
Einrichtungen	306 417.00	420 852.00
Maschinen, Geräte, Mobiliar	635 412.60	780 827.00
Flugzeuge, Fahrzeuge	411 837.00	561 792.00
Beteiligung BM FUEL AG	97 000.00	97 000.00
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>3 912 450.05</b>	<b>4 792 226.60</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>6 499 242.67</b>	<b>6 813 748.70</b>
<b>PASSIVEN</b>		
	<b>31.12.1995</b>	<b>31.12.1994</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
<b>Fremdkapital</b>		
Banken	0.00	139 224.75
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	705 319.50	1 136 170.25
Andere kurzfr. Verbindlichkeiten	79 195.75	108 262.80
Darlehen	200 398.60	264 882.50
Rückstellungen (inkl. nicht eingelöste Rundfluggutscheine)	840 724.67	898 601.75
Wertberichtigungen		
– Bauplanung und Umweltbericht	750 000.00	450 000.00
– Beteiligung BM FUEL AG	88 000.00	88 000.00
Passive Rechnungsabgrenzungen	289 712.50	284 271.80
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>2 953 351.02</b>	<b>3 369 413.8</b>
<b>Eigenkapital</b>		
Aktienkapital	3 065 000.00	3 065 000.00
Gesetzliche Reserven	34 000.00	33 500.00
Reserve für eigene Aktien	6 288.40	0.00
<b>Bilanzgewinn</b>		
Vortrag aus dem Vorjahr	345 334.85	
Jahresgewinn 1995	95 268.40	
	<b>440 603.25</b>	<b>345 834.85</b>
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>3 545 891.65</b>	<b>3 444 334.85</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>6 499 242.67</b>	<b>6 813 748.70</b>



# ERFOLGSRECHNUNG

<b>ERTRAG</b>	<b>1995</b>	<b>1994</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		
– Flugplatzbetrieb	6 156 175.45	5 115 181.65
– Flugbetrieb	1 727 961.73	1 677 319.00
– Handelswaren	557 058.55	510 472.96
– diverse Dienstleistungen	644 041.08	457 675.68
	9 085 236.81	7 760 649.29
./. Erlösminderungen	– 79 893.52	– 35 300.95
	9 005 343.29	7 725 348.34
Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen	104 051.00	0.00
Liegenschaftsertrag	707 880.70	683 942.90
Finanzertrag	64 827.75	57 393.35
ausserordentlicher Ertrag	20 260.50	7 446.50
	9 902 363.24	8 474 131.09
<b>AUFWAND</b>		
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
Material- und Warenaufwand	317 220.90	278 561.90
Personalaufwand	3 461 973.15	3 247 867.95
Leistungen Dritter	2 125 713.25	1 704 780.80
Unterhalt und Reparaturen	620 670.60	566 944.90
Betriebsmaterial	652 194.21	574 676.52
Versicherungen und Gebühren	191 157.25	190 368.00
Verwaltungsaufwand	409 876.58	309 646.77
übriger Betriebsaufwand	350 843.45	292 471.75
Liegenschaftsaufwand	470 787.75	502 693.80
Finanzaufwand	6 474.75	31 890.00
Abschreibungen	890 853.60	487 961.65
ausserordentlicher Aufwand	309 329.35	285 316.75
	9 807 094.84	8 473 180.79
<b>Jahresgewinn</b>	<b>95 268.40</b>	<b>950.30</b>
	9 902 363.24	8 474 131.09



## ANHANG ZUR JAHRESRECHNUNG

	1995 Fr.	1994 Fr.
<b>1. Bürgschaften</b>		
Verpflichtung gegenüber SHELL (Switzerland) für BM FUEL AG	60 000.00	0.00
<b>2. Pfandbestellung zugunsten Dritter</b>		
Kreditsicherstellung für BM FUEL AG	100 000.00	100 000.00
<b>3. Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen</b>		
Immobilien im Buchwert von	62 635.00	77 920.00
Wertschriften im Buchwert von	54 916.35	0.00
Übrige Finanzanlagen im Buchwert von	143 540.00	501 780.00
– zur Sicherstellung von Kreditlimiten	145 000.00	500 000.00
– beanspruchte Kredite	0.00	0.00
<b>4. Gesamtbetrag nicht bilanzierter Leasingverpflichtungen</b>	65 466.00	88 112.00
<b>5. Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>		
Immobilien	7 275 000.00	5 280 500.00
Übrige Sachanlagen	6 285 000.00	4 547 000.00
<b>6. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>		
in Schulden aus Lieferungen und Leistungen enthalten	66 072.30	92 473.80
<b>7. Beteiligung</b>		
Firma: BM FUEL AG		
Sitz: Belp		
Zweck: Handel mit Treibstoffen, Schmiermitteln und artverwandten Produkten		
Aktienkapital: Fr. 100'000.–	97 %	97 %

### 8. Angaben über eigene Aktien

Nominalwert Fr. 1'000.–

	Tiefstkurs Fr.	Durchschnitt Fr.	Höchstkurs Fr.	Anzahl Fr.	Datum	Buchwert
Käufe	300.00	300.00	300.00	20	Jul. 95	6 000.00
Verkäufe	450.00	566.65	800.00	– 3	Jul. 95	– 1 700.00
Verkäufe	450.00	683.35	800.00	– 15	Aug. 95	– 10 250.00
Käufe	408.00	408.00	408.00	20	Nov. 95	8 160.20
Verkäufe	408.00	520.00	800.00	– 7	Nov. 95	– 3 640.05
Tausch mit Nominal Fr. 100.–		408.00		– 5	Dez. 95	– 2 040.00
Käufe	408.40	408.40	408.40	18	Dez. 95	7 351.60
Verkäufe	700.00	786.65	800.00	– 15	Dez. 95	– 11 800.00
Realisierte Buchgewinne aus Verkäufen						13 227.45

#### Endbestand

13 31. Dez. 95 5 309.20

Nominalwert Fr. 100.–

Käufe	30.00	30.00	30.00	3	Jul. 95	90.00
Verkäufe	45.00	45.00	45.00	– 1	Jul. 95	– 45.00
Verkäufe	80.00	80.00	80.00	– 2	Aug. 95	– 160.00
Käufe	40.00	40.00	40.00	9	Okt. 95	360.00
Tausch mit Nominal Fr. 1 000.–		40.80		50	Dez. 95	2 040.00
Verkäufe	40.80	41.95	80.00	– 35	Dez. 95	– 1 468.65
Realisierte Buchgewinne aus Verkäufen						162.85

#### Endbestand

24 31. Dez. 95 979.20



	1995 Fr.
<b>Vorschlag des Verwaltungsrates:</b>	
Zuweisung an die gesetzliche Reserve	5 000.00
Zuweisung an freie Reserve (Dividendenausgleichsfonds)	100 000.00
Vortrag auf neue Rechnung	335 603.25
<b>Verfügbare Gewinn laut Bilanz</b>	<b>440 603.25</b>

Als Revisionsstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Buchführung und die vom Verwaltungsrat vorgelegte Jahresrechnung für das am 31. Dezember 1995 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschrift geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach anerkannten Grundsätzen des Berufsstandes. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Aufgrund unserer Prüfung stellen wir fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes Gesetz und Statuten entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 21. März 1996

VON GRAFFENRIED AG TREUHAND

P. Geissbühler  
dipl. Bücherexperte

ppa. H. Lüthi  
dipl. Bücherexperte  
Leitender Revisor



## FLUGHAFEN BERN-BELP VERKEHRS AUSWEIS

	Flugbewegungen 1995	Flugbewegungen 1994	Flugpassagiere 1995	Flugpassagiere 1994
<b>A. Gewerbmässiger Luftverkehr</b>				
1. Linienverkehr	10 995	9 148	131 383	93 968
Transit-Passagiere			13 956	15 249
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	138	116	2 506	2 473
3. Bedarfsverkehr				
Rundflüge	1 579	2 093	4 609	3 644
Transport und andere gewerbmässige Flüge	3 360	2 884	3 675	2 582
<b>Total gewerbmässiger Flugverkehr</b>	<b>16 072</b>	<b>14 241</b>	<b>156 129</b>	<b>117 916</b>
<b>B. Nicht gewerbmässiger Flugverkehr</b>				
4. Flüge des BAZL	3 538	3 922	833	1 146
5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 751	2 056	444	147
6. Privatflüge (inkl. Segelschlepp)	21 443	24 874	13 732	15 605
7. Andere nicht gewerbmässige Flüge	433	457	66	50
8. Motorflugschulung	19 415	18 963	1 327	1 483
9. Helikopterschulung	2 812	3 306	24	52
<b>Total nicht gewerbmässiger Flugverkehr</b>	<b>49 392</b>	<b>53 578</b>	<b>16 426</b>	<b>18 483</b>
<b>Gesamter Flugverkehr</b>	<b>65 464</b>	<b>67 819</b>	<b>172 555</b>	<b>136 399</b>



Im Zeitpunkt der Publikation des Jahresberichts 1995 liegt die Hälfte des Geschäftsjahres 1996 bereits hinter uns. Aller Voraussicht nach dürften wir auch für das laufende Jahr mit einem ähnlich positiven Abschluss rechnen, wie er für die Berichtsperiode vorliegt. Grund zur Freude, aber kein Anlass zum Übermut. Die Geschichte unseres Flughafens wie auch die Ereignisse der letzten Monate und Wochen auf anderen Flughäfen unseres Landes oder im Hause unserer nationalen Fluggesellschaft zeigen, dass nichts beständiger ist als der Wandel, das konstante Auf und Ab in der Luftfahrt aber noch schneller vor sich geht als in anderen Branchen – in allen Bedeutungen dieses Wortes! Diese Erkenntnis mahnt zur optimistischen Vorsicht. Überleben wird, wer sich diesem Wandel anpasst und über ge-

nügend Reserven verfügt, um die kritischen Phasen wie sie jedem Anpassungsprozess eigen sind, zu überstehen. Aus dieser Einsicht haben wir uns entschieden, das Aktienkapital unserer Gesellschaft zu erhöhen, auf dass der Alpar das heute gesunde Verhältnis zwischen eigener Substanz und fremden Mitteln erhalten bleibe – die zukunftsorientierten Investitionen in Umwelt und Sicherheit aber trotzdem rechtzeitig erfolgen können. Die Tatsache, dass eine sehr grosse Zahl bisheriger Aktionäre aber auch neue Geldgeber unserem Aufruf zur Zeichnung neuen Kapitals gefolgt sind, gibt Direktion und Verwaltung die erforderliche Sicherheit, mit Zuversicht in die Zukunft zu blicken und anstehende Probleme mit Elan zu lösen.

Bern-Belp, 22. April 1996

Namens des Verwaltungsrates  
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:



Prof. Dr. F. Kellerhals

Der Direktor:



Ch. Riesen

