

Geschäftsleute und Private

Benützet den Luftweg!

Für Spedition von

WAREN UND POST

spart das **FLUGZEUG**  
viel Zeit.

FÜR REISEN

bietet das **FLUGZEUG**  
grosse Vorteile.

Bei einem Rundflug über die

STADT UND DIE ALPEN

verschafft das **FLUGZEUG**  
ungeahnten Genuss.

Speditionen, Streckenflüge, Rund- und Alpen-  
flüge werden ausgeführt durch die

ALPAR BERN



*Alpar Bern*

Flugplatz-Genossenschaft

---

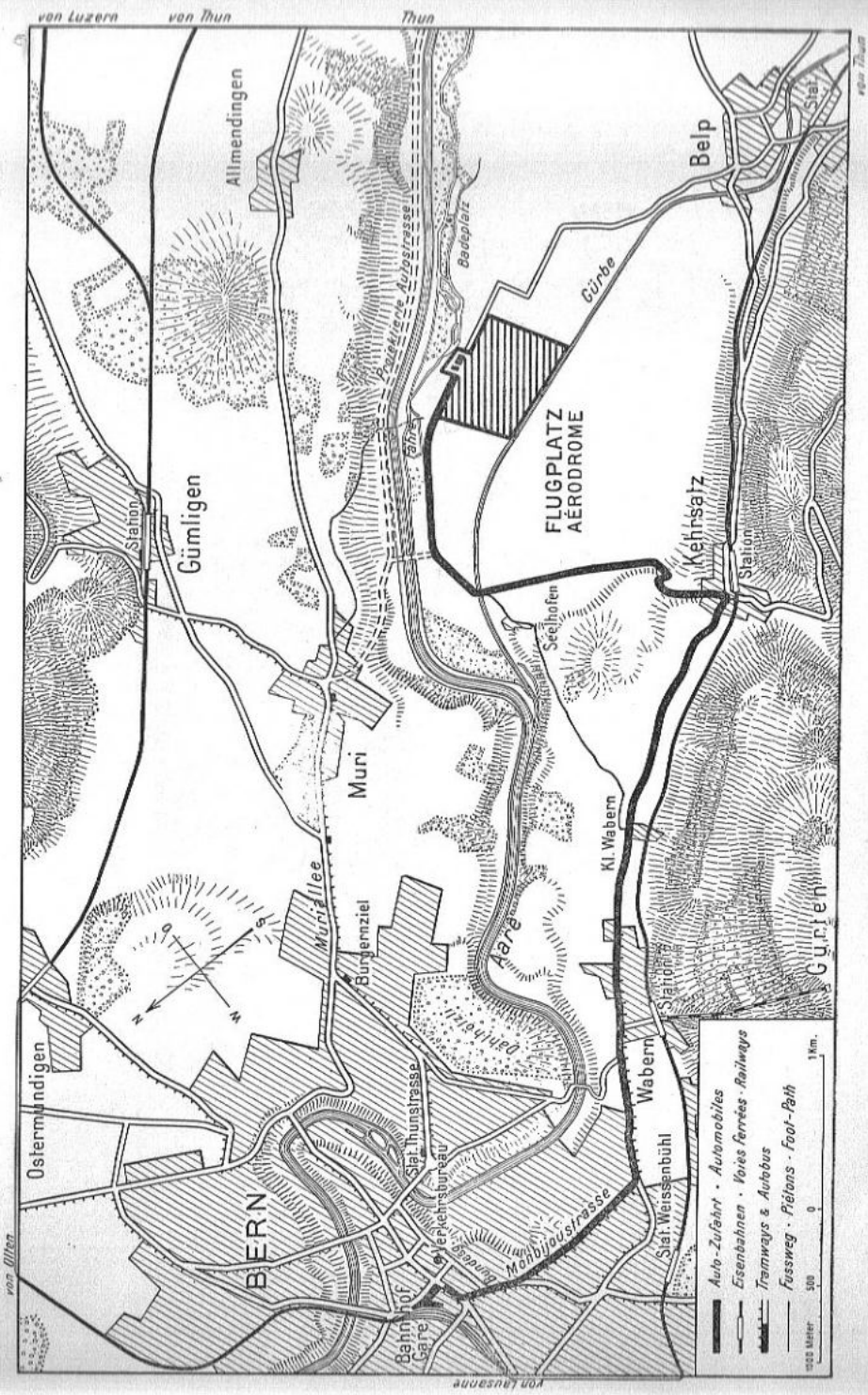
Organisation und Betrieb

---

Jahresbericht

1929





# Alpar Bern

Flugplatz-Genossenschaft

Organisation und Betrieb

## Jahresbericht

1929

# „ALPAR BERN“, Flugplatz=Genossenschaft.

## ORGANE

1929—1930.

### Vorstand:

- Präsident: *F. Raaflaub*, städtischer Finanzdirektor, Bern.  
Vize-Präsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern.  
Mitglieder: *F. Christen*, Direktor, Bern.  
*M. Egger*, Kantonsbaumeister, Bern.  
*H. Giger*, Kaufmann, Bern.  
*R. Grimm*, Gemeinderat, Bern.  
Dr. *H. Kämpfer*, Finanzsekretär, Bern.  
*H. Lindt*, Stadtpräsident, Bern.  
*E. v. Mühlener*, Kaufmann, Bern.  
Dr. *M. Nyffeler*, Bern.  
Dr. *F. Rothen*, Direktor, Bern.  
Dr. *F. Rubin*, Vorsteher der kantonalen Handels- und  
Gewerbekammer, Bern.  
*H. Rufener*, Direktor, Bern-Liebefeld.  
*J. Schaffner*, Direktor, Bern.  
*H. Schüpbach*, Direktor, Bern.  
*A. Stäuble*, Direktor, Bern.

### Betriebs-Ausschuss:

- Präsident: *F. Raaflaub*, städtischer Finanzdirektor, Bern.  
Vize-Präsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern.  
Mitglieder: *Fr. Christen*, Direktor, Bern.  
*M. Egger*, Kantonsbaumeister, Bern.  
*E. v. Mühlener*, Kaufmann, Bern.

### Direktion:

- H. Pillichody*, Direktor und erster Flieger, Bern.

### PERSONAL:

- Dr. *H. Aeschbacher*, Sekretär, Bern.  
*W. Eberschweiler*, zweiter Flieger, Bern.

### Kontrollstelle:

- a. Mitglieder: 1. *F. O. Althaus*, Stadtbuchhalter, Bern.  
2. *A. Häupfli*, Sub-Direktor der Kantonalbank von  
Bern, Bern.  
b. Ersatzmänner: 1. *E. Pfirter*, Direktor der A.-G. Chocolat Tobler,  
Bern.  
2. Vakant.

## Einleitung.

Die Vorarbeiten für die Schaffung des Flugplatzes Bern reichen ziemlich genau 10 Jahre zurück. Unmittelbar nach Friedensschluss beschäftigten sich die städtischen Behörden mit dieser Frage. Eine sogenannte Flugplatzkommission, zusammengesetzt aus Behördevertretern und Fachleuten des Flugwesens, hatte vor allem die Terrainfrage abzuklären. Von einem Ausbau des Exerzierplatzes Beundenfeld, der von militärischer Seite als Flugplatz verwendet wird und auf welchem bisher alle Flugveranstaltungen Berns durchgeführt wurden, musste man absehen, weil die Umgebung des Beundenfeldes zu viel Gefahr bietende Hindernisse aufweist. Nach Prüfung sämtlicher Gebiete in der Umgebung Berns, die für den Ausbau als Flugplätze in Frage kommen konnten, entschied sich die Flugplatzkommission für ein Landstück südlich der Stadt im Belpmoos, zwischen Aare und Gürbe.

Auf Grund dieses Entscheides wurde dort ein günstiges Geländestück von rund 1000 × 600 m als künftiger Flugplatz in Aussicht genommen. Mit den sodann beginnenden Verhandlungen über den Platzankauf gingen parallel die Arbeiten für die Bauprojektierung einer als Grossflugplatz gedachten Anlage, in welcher grosse Hallen mit Verwaltungs- und Empfangsgebäude vorgesehen waren.

Diese Projekte, welche von der städtischen Baudirektion ausgearbeitet worden waren, dienten einem auf Anregung des Verkehrsvereins ins Leben gerufenen Aktionskomitee für den Flugplatz Bern als Grundlage für das Studium und die Finanzierung einer Betriebs-Gesellschaft. Dieser Gesellschaft, die als Genossenschaft oder Aktiengesellschaft gedacht war, sollte der Flugbetrieb auf dem neuen Berner Flugplatz übertragen werden. Unter dem Präsidium von Direktor *P. Cardinaux*, Bern, schritt das Aktionskomitee im Jahre 1925/26 zu einer Sammlung für das Kapital dieser Gesellschaft, die rund Fr. 126,000.— an Zeichnungen einbrachte.

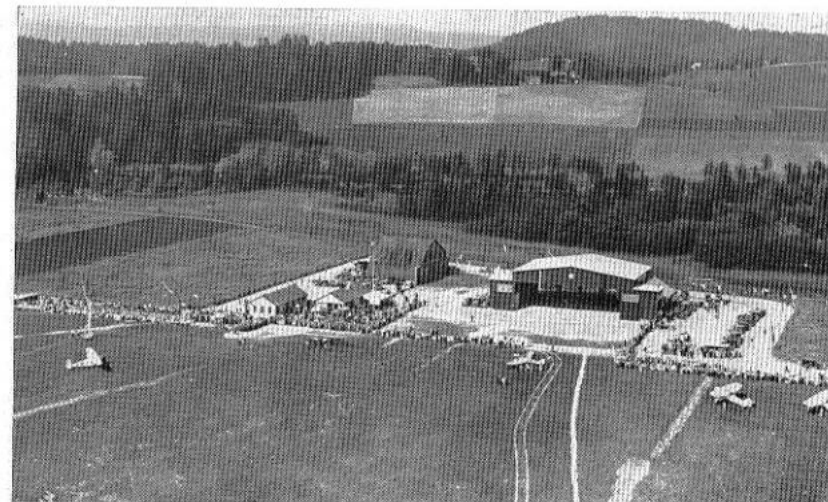
Trotz dieses erfreulichen Ergebnisses zeigte sich, dass die Errichtung und der Betrieb eines Grossflugplatzes derart be-



deutende Mittel erforderten, dass die Verwirklichung ausgeschlossen schien. Die bestehenden Projekte für Flugplatzanlage und Betrieb wurden daher umgearbeitet. Auf dieser neuen Grundlage, die statt eines einmaligen Grossausbaues einen *etappenweisen Ausbau* der Flugplatz-Anlage vorsieht, stützten sich nun sowohl die Vorlagen für den Ankauf des Flugterrains und die Erstellung der Bauten, als auch die unmittelbaren Vorarbeiten für die Gründung der Betriebsgesellschaft.

### 1. Der Flugplatz.

Die Vorarbeiten und Projekte für den zu schaffenden Berner Flugplatz führten im Jahre 1926 zu dem Auftrag des Gemeinderates der Stadt Bern an die städtische Finanzdirektion zur Durchführung von Kaufsverhandlungen zum Erwerb einer Anzahl Parzellen südlich der Stadt im Gebiete des Belpmooses, zwischen Aare und Gürbe. Durch rechtzeitigen Erwerb eines grösseren Austauschgeländes und sorgfältige Führung der Verhandlungen konnte im Sommer 1927 eine Vorlage, welche für den ersten Ausbau den Ankauf eines Areals von rund  $700 \times 500$  Metern vorsah, dem Gemeinderat und dem Stadtrat von Bern unterbreitet werden. Die Kosten des Landerwerbes betragen ca. Fr. 450,000.—. Diese Vorlage wurde in der Volksabstimmung vom 20. Mai 1928 von der Einwohnergemeinde mit grossem Mehr gutgeheissen. Durch das Aktionskomitee wurden in Verbindung mit dem Berner Flugsport-Club und weiteren Mitarbeitern die betrieblichen Grundlagen für den Flugplatz bereinigt. Durch den Stadtratsbeschluss vom 8. März 1929 wurde der weitere Ausbau des Flugplatzes, Dienstgebäude, Flugzeughalle usw. nach sorgfältiger Abklärung der betrieblichen und baulichen Notwendigkeiten genehmigt. Im Laufe des Winters 1928/29 wurde das Flugfeld in einer ersten Etappe auf  $500 \times 300$  Meter Fläche planiert. Mit wesentlicher Unterstützung des Kantons wurden die Zufahrtsstrassen von Kehrsatz aus nach dem Flugplatz instand gestellt. Im Herbst 1929 ist schliesslich die Planierung des gesamten Areals beendet worden und es steht nun auf die Saison 1930 mit  $700 \times 500$  m zur Verfügung. Die Lage des Flugfeldes im Süden der Stadt, inmitten eines auf weite Strecken ebenen Geländes, freien Ein- und Ausflugzonen darf mit seinem selten schönen Ausblick auf die Berner Alpen wohl als ideal angesprochen werden.



Die Flugplatz-Anlage. — Einweihung vom 14. Juli 1929.

### 2. Gebäude und Installationen.

Gleichzeitig mit der Planierung des Feldes wurden durch die Einwohnergemeinde Bern auch die Arbeiten für die Errichtung der Bauten (Verwaltungsgebäude, Restaurationsgebäude und Flughalle) auf einem besonderen Geländestück, das direkt ans Flugareal angrenzt, jedoch ausserhalb der Flugzonen liegt, an die Hand genommen. Auf diesem Gebiete hatte der Berner Flugsport-Club (jetzt Berner Aero-Club) auf Erlaubnis der Stadtbehörden hin im Sommer 1928 einen Hangar für Sportflugzeuge errichtet (Oskar Bider-Haus).

Die Bauarbeiten wurden so gefördert, dass im Juni 1929 die Bureaux bezogen werden konnten. Im Verwaltungsgebäude wurden neben zwei Bureauräumen, ein kleiner Wartsaal, eine Dunkelkammer und ein Sanitätszimmer eingerichtet. Das Restaurationsgebäude enthält neben den Restaurationsräumen auch die Wohnung für den Flugplatzmechaniker. Vom Restaurant und seinem hübsch angelegten Vorgarten aus hat man freien Ausblick auf die unvergleichlich schönen Berner Alpen.

Auf den Zeitpunkt der offiziellen Flugplatz-Einweihung am 14. Juli 1929 (der regelmässige Linienverkehr hatte am 10. Juni eingesetzt) war sodann auch die neue grosse Flughalle fertig erstellt und bezugsbereit. Diese Halle weist bei einer Innenfläche von  $30 \times 20$  Metern eine Torhöhe von 7,5 m auf. Fundamente und Boden sind in Beton, der Bau selbst in Holz

erstellt. Die Abdeckung der Wände erfolgte mit Eternit, diejenige des Daches mit Blech. Das Dach trägt in grossen Lettern die Aufschrift „BERN“. Die Halle bietet Platz für 4—5 Flugzeuge mittlerer Grösse. In den Seitenanbauten befinden sich die Werkstätte, der Revisionsraum, Autoboxen und ein Gerätschaftsraum. Für die Unterbringung von Sportflugzeugen kann zudem auch das „Oskar Bider-Haus“ des Berner Aero-Club verwendet werden. Die Werkstätte ist mit den erforderlichen maschinellen Einrichtungen ausgerüstet, um Revisionen und Reparaturen an Flugzeugen, Flugmotoren und Automobilen durchführen zu können.

An weiteren wichtigen Einrichtungen und Installationen sind zu erwähnen:

Eine Tankanlage für Flugbenzin, Benzol und Autobenzen von total 27,000 Litern Fassungsvermögen und mit drei Zapfstellen in- und ausserhalb der Halle ausgerüstet.

Eine Uhrenanlage, eine Telephonanlage mit Anschluss an Bern und Belp, eine Fahnenstange zum Hochziehen der Windsäcke, transportable und auf grosse Distanz sichtbare Eckbezeichnungen auf dem Flugfelde.

Im Jahre 1930 wird zudem eine moderne Nachtbeleuchtungsanlage erstellt werden.

Mit diesen Anlagen und Installationen stellt sich der Flugplatz Bern in die erste Reihe der schweizerischen Flugplätze. Er ist auch als schweizerischer Zollflugplatz vorgesehen.



Verkehrsflugzeug Fokker F XI „Stadt Bern“

### 3. Die Flugplatz-Genossenschaft.

Das Aktionskomitee für den Flugplatz Bern hatte nach Genehmigung der Vorlage über den Flugplatzankauf seine Arbeiten im Sommer 1928 erneut und unter Erweiterung des Kollegiums durch Zuzug von Behördenvertretern usw. wiederum aufgenommen. Es wurde die Gründung einer Berner Flugplatz-Genossenschaft beschlossen und hierfür eine erneute Finanzierungsaktion eingeleitet. Der Genossenschaft sollte vor allem die Durchführung des Flugbetriebes übergeben werden. Diese Vorarbeiten fanden ihren Abschluss in der am 5. März 1929 erfolgten Gründung der Flugplatz-Genossenschaft Bern, die den Namen „Alpar-Bern“ trägt.

An der Flugplatz-Genossenschaft haben sich massgebend beteiligt: Kanton Bern, Einwohnergemeinde Bern, Bürgergemeinde Bern, die Gemeinden Biel, Belp, Bolligen, Burgdorf, Interlaken, Köniz, Langenthal, Muri und Thun. Es ist zu erwarten, dass sich weitere Gemeinden ebenfalls noch beteiligen. Als Genossenschafter sind weiter zu erwähnen: Verkehrsunternehmungen, Banken, Firmen aus Handel, Industrie und Gewerbe sowie zahlreiche Privatpersonen.

Das Genossenschaftskapital diente vor allem der Anschaffung von Flugzeugen und Material. Es wurden bisher angekauft:

Ein Verkehrsflugzeug, Fokker Type XI „Stadt Bern“ mit 230 PS Lorraine-Motor, für 1—2 Piloten und 4 Passagiere in der Kabine. Konstruktion: Stahlrohr-Rumpf und Holzflächen.

Ein Tourenflugzeug „Stadt Biel“ für 1—2 Passagiere, erbaut von der Firma A. Comte in Oberrieden-Zürich und ausgerüstet mit 110 PS Hermes-Motor.

Beide Apparate haben sich in der ersten Betriebsperiode vorzüglich bewährt.

Zur sicheren Durchführung des Flugbetriebes ist neben dem erforderlichen Ersatzmaterial vor allem ein zweiter Lorraine-Motor angekauft worden.

Zur Ausführung von Alpenflügen in Höhen über 4000 Meter ist für den Sommer 1930 bei der Firma Comte ein Alpenflugzeug bestellt worden, das als besondere Neuerung u. a. eine geräumige, heizbare Kabine aufweist, in welcher neben dem



Piloten 5 Passagiere Platz finden. Im äussern Aufbau gleicht dieses in Konstruktion befindliche Flugzeug dem Fokker F XI. Ein besonderer Gepäckraum bringt wesentliche Vorteile bei Verwendung des Flugzeuges im Linienverkehr.



Comte AC4 „Stadt Biel“, Flugzeug für Sport und Touristik.

Zur Besorgung des Verkehrs zwischen Stadt und Flugplatz, speziell für den Transport der Linienpassagiere, wurde ein grosser Personenwagen angekauft, welcher bis zu 8 Personen befördern kann. Der Wagen hat sich jedoch bereits als zu klein erwiesen und es ist daher die Anschaffung eines Omnibus geplant.

Das Ergebnis des Flugbetriebes im ersten Sommer (Verkehrsausweis siehe hinten) darf als ermutigend angesehen werden. Das Jahr 1929 kann allerdings nicht als Grundlage für die Beurteilung der Betriebsverhältnisse gelten, weil die Betriebsdauer sich nur auf wenige Monate erstreckte. Wenn die begonnene Entwicklung in den kommenden Jahren anhält, so darf, vorausgesetzt, dass auf die Unterstützung von Bund, Kanton und Stadt Bern, weiteren Gemeinden und von der schweizerischen Postverwaltung auch fernerhin gerechnet werden kann, auf Entwicklung und Dauer geschlossen werden.

Mit Genugtuung kann mitgeteilt werden, dass sich während des Jahres 1929 kein Unfall ereignete, was für eine gute Organi-

sation, zuverlässige Betriebsleitung und vorzügliches Material spricht.

Das Personal der „Alpar-Bern“ hat sich in der kurzen Zeit gut eingearbeitet. Es besteht zur Zeit aus einem Flugplatzdirektor, der zugleich als Pilot tätig ist und neben den Rund- und Alpenflügen auch Streckenflüge durchführt und auch dem Schulbetrieb vorsteht; einem zweiten Piloten zur Unterstützung des Direktors in seiner fliegerischen Tätigkeit, sowie einem Sekretär für die administrativen Arbeiten. Für die technischen Arbeiten stehen ein gelernter Flugzeugmechaniker und ein Chauffeur als Hilfsmechaniker in Dienst.

#### 4. Die Tätigkeitsgebiete der Flugplatz-Genossenschaft.

Die „Alpar-Bern“ war ins Leben gerufen worden, einmal um auf dem Flugplatze mit ihren Flugzeugen den Betrieb durchzuführen, d. h. Rund- und Alpenflüge zu organisieren. Diesem Zweige des gewerbmässigen Flugbetriebes wurde im Laufe des Sommers im Hinblick auf die Entwicklung des privaten Flugwesens und soweit nötig zur Förderung der Ausbildung von Berufspiloten die *Fliegerschule* angegliedert. Zur Betätigung auf diesen Gebieten und zur Ausübung der gewerbmässigen Luftphotographie wurden der „Alpar-Bern“ vom eidg. Luftamt die erforderlichen Konzessionen erteilt.



Phot. Dir. H. Hunziker aus Fokker F XI „Stadt Bern“.

Finsteraarhorngruppe aus 3800 m Höhe.

Sodann hatte sich die „Alpar-Bern“ die Aufgabe gestellt, möglichst gute Flugverbindungen zum Anschluss Berns an das internationale Luftverkehrsnetz zu schaffen. Durch Zusammenarbeit mit der aufstrebenden Industriestadt Biel wurde der Betrieb einer ebenfalls durch das Luftamt konzessionierten Strecke Bern-Biel-Basel ermöglicht. Der Verkehr auf dieser Strecke wurde zum grössten Teil mit dem Fokkerflugzeug bewältigt. — Zudem gelang im Verein mit den Stadtbehörden die Organisation einer Linie Zürich-Bern-Lausanne, die durch die Ad Astra in Zürich mit unserer Unterstützung betrieben wurde.

Die „Alpar-Bern“ baute auch die Verwaltung des Flugplatzes aus. In dieses Gebiet fallen sämtliche Arbeiten im Zusammenhang mit dem Linienverkehr, wie Abfertigungsdienst für Flugzeuge, Nachrichtendienst, Wetterberichte, Start- und Landemeldungen, Abfertigung der Passagiere, Post und Fracht usw.

Ausser der erwähnten Tätigkeiten ist speziell erwähnenswert die Mithilfe bei Flugtagen im Kantonsgebiet. So besorgten wir an den Flugtagen von Worb, Huttwil, Schüpfen und Utzenstorf mit unseren Maschinen den Rundflugbetrieb (Passagierflüge von einer Viertelstunde).

Der gesamte Verkehr auf dem Flugplatz Bern, die Leistungen im Linienbetrieb und im Rund- und Alpenflugbetrieb, lassen sich zusammengefasst wie folgt schildern:

Während der Flugplatz offiziell am 14. Juli 1929 eingeweiht wurde, hatte der regelmässige Linienverkehr bereits am 10. Juni auf den Strecken Bern-Biel-Basel („Alpar-Bern“) und Zürich-Bern-Lausanne („Ad Astra-Zürich“) eingesetzt. Der allgemeine Flugbetrieb war am 8. Juni nach Eintreffen des Fokker-Flugzeuges der „Alpar-Bern“, das von Direktor Pillichody von Amsterdam nach Bern überflogen worden war, aufgenommen worden.

Der regelmässige Linienverkehr auf den erwähnten Strecken weist einschliesslich der Sonderkurse für die Betriebszeit vom 10. Juni bis 28. September 255 ankommende und ebensoviele abgehende Flugzeuge aus. Einschliesslich der Transitpassagiere landeten mit diesen Flugzeugen 534 Personen in Bern, während 466 Reisende von Bern wegflogen. Das Gesamtgewicht der in Bern ankommenden Post beträgt 2355 Kilogramm und das der

abgehenden 1171 kg, während die entsprechenden Ziffern für die Fracht 820 kg resp. 338 kg betragen. Der starke Unterschied zwischen ankommenden und abgehenden Post- und Frachtsendungen zeigt deutlich, dass die bernische Geschäftswelt noch nicht so stark mit dem neuen Verkehrsmittel rechnet, wie diejenige anderer Städte, welche seit mehreren Jahren Flugverbindungen besitzen.

Die von der „Alpar-Bern“ betriebene Linie Bern-Biel-Basel verkehrte vom 10. Juni bis 31. August dreimal in der Woche und im Monat September täglich. Die verfügbare Tonnage war zu 33 % ausgenützt. Der Platz Biel konnte mit ganz wenigen Ausnahmen regelmässig bedient werden. Biel hat einen bedeutenden Anteil am Passagier-, Post- und Frachtverkehr der Strecke aufzuweisen. Die „Alpar“-Flugzeuge haben auf dieser Linie in 96½ Stunden rund 13,500 Flugkilometer ohne irgend-einen Unfall durchflogen.

Der allgemeine Flugbetrieb (ohne Linienverkehr) weist 149 von auswärts ankommende und 145 nach auswärts startende Flugzeuge auf. Es wurden zudem vom Flugplatz aus 1239 Flüge durchgeführt, von denen 727 auf den Schulbetrieb entfallen. An diesen Schulflügen hat der Berner Aeroklub mit 487 den Hauptanteil. Die Zahl der Rund- und Alpenflugpassagiere beträgt 762. Die „Alpar-Bern“ hat zudem an andern Plätzen, so besonders an den Flugtagen von Worb, Huttwil, Schüpfen und Utzenstorf in 157 Flügen 497 Passagiere befördert.

Der Gesamtverkehr lässt sich in folgende Zahlen zusammenfassen: Total der Starts und Landungen in Bern 3282, Total der abfliegenden und ankommenden Passagiere 2524. Gesamtleistungen der „Alpar-Bern“: 761 Flüge, 283½ Flugstunden, rund 40,000 Flugkilometer (nahezu Erdumfang). Rund- und Alpenflugpassagiere der „Alpar-Bern“ 1108.

Besonders zu erwähnen ist ferner die Benützung des Platzes durch schweizerische Militärflieger. Die Eidgenossenschaft hat sich durch ein Abkommen mit der Einwohnergemeinde Bern auf Grund einer bedeutenden Subvention an die Einrichtungskosten, die Mitbenützung des Flugfeldes für den offiziellen Verkehr der Bundesverwaltung, des diplomatischen Korps, die Kontrollaufgaben des eidgenössischen Luftamtes, sowie für Militärflugzeuge gesichert.



Unser Flugplatz erhielt regen Besuch von auswärtigen Privatfliegern, so aus Zürich, Basel und Genf, wie auch eines Engländers, der mit seinem Begleiter auf einem Europafluge begriffen war.

### 5. Verwaltung der Genossenschaft.

Die laufenden Geschäfte sind in 29 Sitzungen des Betriebsausschusses und 9 Vorstandssitzungen behandelt worden. Die grosse Zahl von Sitzungen des Betriebsausschusses erklärt sich vor allem aus den in jedem jungen Unternehmen vorkommenden vielen Fragen prinzipieller und organisatorischer Natur.

### 6. Propaganda.

Die Einweihungsfeier vom 14. Juli 1929 diente nicht zuletzt propagandistischen Zwecken. Für das erste Betriebsjahr beschränkte sich die Propaganda zufolge der nicht in allen Teilen vollständigen technischen Ausrüstung des Unternehmens auf die Bekanntmachung des Linienverkehrs, des Flugplatzes als solchen, sowie der Rundflüge und der Sonderanlässe, wie der bei den Zeppelfahrten in die Schweiz durchgeführten Begleitungsflüge mit unseren Maschinen. In enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverein der Stadt Bern wurde eine grosszügige Inseratenpropaganda im Auslande für den Flugplatz durchgeführt. Anlässlich der Einweihung kamen spezielle Karten zur Ausgabe. Der Flugplatz selbst ist in rund 50,000 Postkarten-Vignetten abgebildet. Starke Verbreitung erfuhren unsere „Alpar-Plakate“, die Flugpläne, Menükarten mit Flugplatzbildern usw. In Deutschland wird ab April 1930 auch der Berner Stadtfilm mit Aufnahmen aus unseren Maschinen in 300 erstklassigen Kinotheatern gezeigt.

Mit dem weiteren Ausbau der Unternehmung werden die Alpenflüge, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen, noch besser propagiert werden. In sehr erfreulicher Weise hat die Tagespresse unsere Mitteilungen über Flugplatzorganisation, Flugverkehr usw., in Unterstützung unserer Bestrebungen, auch im Textteil aufgenommen. Für diese Mitarbeit und Förderung des Flugplatzes und des Flugverkehrs von Bern sei an dieser Stelle der beste Dank abgestattet.

Die künftige Propaganda hat vor allem die Aufgabe, das Interesse für das Flugzeug als Transportmittel für Personen, Post und Fracht zu heben, sie soll ferner in jenen Kreisen wirksam werden, die als Eigenbesitzer von Flugzeugen und mithin als unsere Kunden in Frage kommen können.

### 7. Finanzielles.

Auf das Ende des Geschäftsjahres hat das Genossenschaftskapital eine Höhe von rund Fr. 306,000.— erreicht.

Das finanzielle Ergebnis des ersten Sommers gestattet Amortisationen auf Flugzeugen, Motoren, Maschinen und Werkzeugen. Wir verweisen unter dieser Rubrik auf die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1929 auf Seite 14.

### 8. Ausblick.

Das kommende Jahr bringt uns einen bedeutend verstärkten Linienverkehr. Es werden folgende Verbindungen geschaffen: Bern-Biel-Basel, Basel-Bern-Lausanne-Genf und Zürich-Bern-Lausanne-Genf. Dadurch erhält Bern zwei Flugkurse nach Basel und nach Lausanne-Genf und einen Kurs nach Zürich. Mit diesen Fluglinien wird Bern an alle wichtigen Auslandstrecken der Schweiz angeschlossen sein.

Der allgemeine Flugbetrieb wird durch den Europa-Rundflug für Sportflugzeuge, der von Berlin ausgehend, auf einer 7500 km langen Strecke auch durch die Schweiz führt und unsern Flugplatz als Etappenort vorsieht, eine starke Belebung erfahren. — Wie letztes Jahr, beabsichtigt die „Alpar-Bern“ die Teilnahme an Flugtagen zur Durchführung von Passagierflügen.



**Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1929.**

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.		Fr.	
1. Betriebsausgaben-Ueberschuss . . . . .	—		53,609.	53
2. Verwaltungs-, Gründungs- und andere Kosten . . . . .	—		25,708.	93
3. Betriebsbeiträge:				
Einwohnergemeinde Bern, in bar . . . . .	20,000.	—		
in Verrechnung mit Miete . . . . .	25,000.	—		
Kanton Bern . . . . .	30,000.	—		
Gemeinde Köniz . . . . .	1,000.	—		
4. Bank-Zinsen . . . . .	3,202.	50		
5. Verlustvortrag . . . . .	115.	96		
	<u>79,318.</u>	<u>46</u>	<u>79,318.</u>	<u>46</u>

**Bilanz per 31. Dezember 1929.**

Aktiven.		Passiven.	
	Fr.		Fr.
1. Kassa u. Postcheck . . . . .	7,637.	1. Anteilscheinkapital . . . . .	306,300. —
2. Banken . . . . .	96,507.	2. Amortisationsfonds . . . . .	22,400. —
3. Debitoren:		3. Kreditoren . . . . .	52,110. 05
a. Einwohnergemeinde . . . . .	35,000. —		
b. Kanton Bern . . . . .	30,000. —		
c. Gemeinde Köniz . . . . .	1,000. —		
d. Vorauszahlungen . . . . .	23,369. 70		
e. Diverse . . . . .	13,581. 15		
4. Vorräte . . . . .	5,000. —		
5. Flugzeug-, Automobilpark und Ersatzbestandteile . . . . .	133,793. 60		
6. Maschinen und Werkzeuge . . . . .	7,545. 30		
7. Mobilien . . . . .	10,643. 20		
8. Tankanlagen . . . . .	16,616. 50		
9. Gewinn- u. Verlust. Saldo vortrag . . . . .	115. 96		
	<u>380,810.</u>		<u>380,810.</u>
	05		05

**Verkehrs-Ausweis des Flugplatzes Bern 1929.**

**I. Linienverkehr.**

Linie	Flugzeuge		Passagiere		Post kg		Fracht kg	
	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an
1. Bern-Biel-Basel . . . . .	61	60	92	123	131	54	49	318
2. Bern-Zürich . . . . .	96	95	199	235	309	2006	127	386
3. Bern-Lausanne . . . . .	95	95	167	169	731	295	162	116
4. Sonderkurse . . . . .	3	5	8	7	—	—	—	—
Total des Linienverkehrs	255	255	466	534	1171	2355	338	820

Leistungen der „Alpar“-Flugzeuge im Linienverkehr: 96 ½ Flugstunden und 13,500 Flugkilometer.

**II. Sonstiger Flugbetrieb.**

Art	Flugzeuge		Flüge	Passagiere
	nach	von		
1. Rund- und Alpenflüge der „Alpar“	10	12	357	611
2. Andere Unternehmungen, Aero-Club, Private . . . . .	42	44	124	151
3. Schulflüge: „Alpar“ . . . . .	—	—	181	—
Berner Aero-Club . . . . .	—	—	487	—
Private . . . . .	—	—	59	—
4. Militärflieger . . . . .	93	93	31	—
Sonstiger Flugbetrieb, Total	145	149	1239	762

\*) Flugbetrieb der „Alpar-Bern“ auswärts: Flüge in Basel, Worb, Huttwil, Schüpfen, Utzenstorf total 157 mit 497 Passagieren.

Leistungen der „Alpar“-Flugzeuge ausser Linienverkehr: 187 Flugstunden und 26,200 Flugkilometer.

**III. Gesamtverkehr.**

Gesamtzahl der abgehenden und ankommenden Flugzeuge resp. Gesamtzahl der Starts und Landungen auf dem Flugplatz Bern . . . . .	3282
Gesamtzahl der abfliegenden und ankommenden Passagiere . . . . .	2524
Gesamtleistung der „Alpar“-Flugzeuge: Flüge . . . . .	761
Flugstunden . . . . .	283 ½
Flugkilometer . . . . .	40,000
Unfälle . . . . .	Keine

## Bericht der Kontrollstelle

Die unterzeichneten Rechnungsrevisoren der Flugplatz-Genossenschaft „Alpar-Bern“ haben die auf 31. Dezember 1929 abgeschlossene, das Geschäftsjahr 1929 (Mai bis und mit Dezember) umfassende Rechnung geprüft, mit den Grundlagerechnungen und stichprobeweise mit den Belegen oder sonstigen Ausweisen verglichen und vollständige Uebereinstimmung konstatiert.

Wir empfehlen die Bilanz, ebenso wie die Gewinn- und Verlustrechnung der Generalversammlung zur Genehmigung.

Bern, den 11./12. Februar 1930.

### Die Rechnungsrevisoren:

A. Häuppli. *[Signature]*  
F. Althaus. *[Signature]*

