

Geschäftsleute und Private  
Benützen den Luftweg!

Für Spedition von  
**WAREN UND POST**  
spart das **FLUGZEUG**  
viel Zeit

**FÜR REISEN**  
bietet das **FLUGZEUG**  
grosse Vorteile

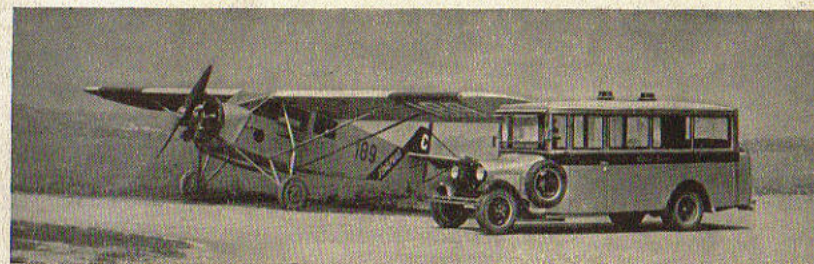
Bei einem Rundflug über die  
**STADT UND DIE ALPEN**  
verschafft das **FLUGZEUG**  
ungeahnten Genuss

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

„ALPAR BERN“

*Alpar Bern*

Flugplatz-Genossenschaft



**Jahresbericht**

**1930**

## ORGANE

### Vorstand

Präsident:	<i>F. Raaflaub</i> , städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident:	<i>P. Cardinaux</i> , Direktor, Bern
Mitglieder:	<i>E. Amstutz</i> , Stadtpräsident, Thun
	<i>F. Christen</i> , Bankdirektor, Bern
	<i>M. Egger</i> , Kantonsbaumeister, Bern
	<i>H. Giger</i> , Kaufmann, Bern
	<i>R. Grimm</i> , Gemeinderat, Bern
	Dr. <i>H. Küpfer</i> , kant. Finanzsekretär, Bern
	<i>H. Lindt</i> , Stadtpräsident, Bern
	<i>G. Montandon</i> , Industrieller, Biel
	<i>E. v. Mühlengen</i> , Kaufmann, Bern
	Dr. <i>M. Nyffeler</i> , Bern
	Dr. <i>F. Rothen</i> , Direktor, Bern
	Dr. <i>F. Rubin</i> , Vorsteher der Handelskammer, Bern
	<i>H. Rufener</i> , Direktor, Bern-Liebefeld
	<i>J. Schaffner</i> , Direktor, Bern
	<i>H. Schüpbach</i> , Direktor, Bern
	<i>A. Stäubli</i> , Direktor, Bern
	<i>F. Vögli</i> , Baudirektor, Biel
	<i>H. Wanner</i> , Kaufmann, Bern

### Betriebsausschuss

Präsident:	<i>F. Raaflaub</i> , städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident:	<i>P. Cardinaux</i> , Direktor, Bern
Mitglieder:	<i>F. Christen</i> , Bankdirektor, Bern
	<i>M. Egger</i> , Kantonsbaumeister, Bern
	<i>E. v. Mühlengen</i> , Kaufmann, Bern

### Direktion

*H. Pillichody*, Direktor, Bern

### Personal:

Dr. *H. Aeschbacher*, Sekretär, Bern  
*M. Burkhard*, Pilot, Bern  
*W. Eberschweiler*, Pilot, Bern  
*A. Tschannen*, Chefmechaniker, Flugplatz

### Kontrollstelle

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



Flugplatz-Anlage

Das Jahr 1930 ist für unsere Genossenschaft das erste Betriebsjahr, das volle 12 Monate umfasst. Das Jahr 1929 begann den Betrieb mit dem Monat Juni, der günstigsten Sommerzeit und war, abgesehen von einigen Tagen im August, für Rundflug und Linienverkehr von sehr gutem Wetter begünstigt.

Das verfllossene Betriebsjahr, das auch mit den Aufwendungen für die stille Zeit belastet ist, war im Gegensatz zum Vorjahr von ausserordentlich schlechtem Wetter verfolgt. Der kalte, regnerische Mai, der im Lande herum fast die ganze Obsternte vernichtete, war ein böser Auftakt. Das föhnige, schwüle Wetter der Sommermonate jagte in der Schweiz ein schweres Gewitter nach dem andern. Die Wasserschäden sind im Kanton Bern allein in die Millionen gegangen. Auch der Herbst brachte keine Änderung im allgemeinen Witterungscharakter. Längere Schönwetterperioden fehlten vollständig.

Das für die Fliegerei schlechte Wetter brachte auf ausländischen Linien im Frühling verschiedene Katastrophen, was zusammen mit der andauernden Ungunst des Himmels die allgemeine Stimmung wenig vorteilhaft beeinflusst hat.

Zu diesen gesellt sich als dritter ungünstiger Faktor die allgemeine Wirtschaftskrise.

Trotz diesen Verhältnissen weist der Flugplatz Bern und unsere Genossenschaft einen bedeutsamen Aufstieg auf, der in den nachfolgenden Zahlen ersichtlich ist. Mit Genugtuung stellen wir fest, dass in der Hauptsache das erzielte Resultat auf die aktive Unterstützung der eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden zurückzuführen ist, mit welchem wir im besten Einvernehmen stehen.

## Bauten, Flugzeug- und Automobilpark.

Die Bauten auf dem Flugplatze haben im Berichtsjahre keine Änderungen erfahren. Sie haben sich trotz stürmischem Winter- und Sommerwetter im allgemeinen gut bewährt, ganz besonders die grosse Flugzeughalle.

Der Flugzeugpark hat durch die Übernahme des im Vorjahre bestellten Flugzeuges Type AC 8 der Firma Comte in Zürich eine wertvolle Ergänzung erfahren. Dieser Apparat wurde, wie die Fokker-Maschine, mit dem bekannten Lorraine-Motor, 240 PS, ausgerüstet, am 21. Juni in Zürich geholt, und ist auf den Namen „Jungfrau“ getauft worden. Die Passagiere benützen das neue Flugzeug mit Vorliebe wegen der guten Sicht aus der heizbaren Kabine und die Piloten loben die Flugeigenschaften.

Mit dieser Ergänzung besitzen wir jetzt die folgenden Maschinen: Fokker, FXI, 240 PS „Stadt Bern“, A. Comte AC 8, 240 PS „Jungfrau“ und A. Comte AC 4, 110 PS „Stadt Biel“. Diese Flugzeuge bilden für uns einen zuverlässigen Flugzeugpark. Hervorragend gut bewährten sich die Lorraine-Motoren, die unermüdlich und ohne Störungen den Dienst während des ganzen Jahres versehen haben.

Die Vermehrung der Flugkurse über Bern während der Flugsaison 1930 erforderte vor allem eine Steigerung des Automobildienstes zwischen Flugplatz und Stadt, durch Anpassung der Kurse an Landungen und Starts der Linienflugzeuge. Zudem hat der Ausflugsverkehr Samstags und Sonntags von der Stadt her nach dem landschaftlich schön gelegenen Flugplatz in erfreulichem Masse zugenommen, so dass die Anschaffung eines grösseren Wagens gegeben war. Es wurde ein 14plätziger Omnibus (karossiert durch die Firma Ramseier & Streun in Bern) eingestellt, der im ersten Betriebsjahre schon gute Dienste leistete.

Die eidgenössische Postverwaltung hat uns im September 1930 die Konzession für die Führung dieser Automobilkurse erteilt, so dass gegen Entrichtung des Fahrgeldes jedermann (nicht nur Flugpassagiere) mitfahren darf. Damit wird dieser Automobildienst für uns weniger belastend. Die gemachten Erfahrungen lassen den Schluss zu, dass er sich in nicht zu ferner Zukunft selbst erhalten wird.

## Flugbetrieb.

### I. Linienverkehr.

Der regelmässige Linienverkehr wurde 1930 auf den 1. Mai eröffnet (1929 Mitte Juni) und am 30. September (wie im Vorjahre) geschlossen.

An Luftverkehrslinien hatten wir aufzuweisen:

1. Bern—Biel—Basel, täglich durch uns befliegen (1929 dreimal wöchentlich Juni—August und täglich im September).

Diese Linie vermittelte in Basel den Anschluss an Paris—London, Frankfurt—Amsterdam, und ferner nach Dänemark und Nordwestdeutschland.

2. Basel—Bern—Lausanne—Genf, täglich durch uns und die „Ad Astra“ Zürich gemeinsam befliegen.

Die Linie kam neu in Betrieb und vermittelte Basel, Bern und Lausanne den Anschluss an die Strecken Genf—Marseille—Barcelona und Genf—Lyon—Paris.

3. Genf—Lausanne—Bern—Zürich, täglich befliegen durch die „Ad Astra“ Zürich.

Wie im Vorjahre, vermittelte diese Linie die Anschlüsse in der Richtung München—Wien und weiter bis Budapest und in einem neuen Anschluss auch mit Prag.

An Verkehrsflugzeugen verkehrten über Bern die Junkersflugzeuge der „Ad Astra“ und unsere Maschinen Fokker (Stadt Bern) und Comte (Jungfrau).

Die Zunahme der Kurszahl und die verlängerte Flugsaison ergeben gegenüber dem Vorjahr bedeutend höhere Ziffern. So weist dieses Jahr 643 Kursflüge über Bern auf gegen 255 pro 1929. Dieser Zunahme entsprechend ist auch der Passagierverkehr gestiegen, und zwar ist eine Frequenzerhöhung zwischen Bern und Basel von 140 Prozent, zwischen Bern und Lausanne von 100 Prozent und zwischen Bern und Zürich von 30 Prozent festzustellen. Allerdings hat die Ausnützung des einzelnen Kurses zum Teil etwas abgenommen, doch ist die absolute Verkehrszunahme auffallend, denn sie ist grösser, als bisher bei gleichbleibenden Kurszahlen auf andern Flugplätzen festzustellen war. Die absoluten Zahlen zeigen 935 in Bern ankommende (534)\* und 900 von Bern abgehende Passagiere (466). Der Transitverkehr und

\* Die Ziffern in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1929.

der Verkehr von und nach Bern sind an diesem Ergebnis mit je rund 50 Prozent beteiligt.

Der Postverkehr weist 5390 kg ankommende (2355 kg)\* und 3220 kg abgehende (1171 kg) Sendungen auf, während die entsprechenden Ziffern für die Fracht auf 1890 kg abgehende und 5500 kg ankommende (ab 338 kg, an 820 kg) Sendungen lauten.



Alpenflugzeug „Jungfrau“ Comte AC8

In diesen Zahlen ist allerdings der Transitverkehr eingeschlossen, immerhin sind über Basel auf dem Spätkurs allein 2400 kg Fracht, zur Hauptsache Blumen, nach Bern gelangt (318 kg), dagegen ist die Frachtmenge ab Bern immer noch bescheiden und sollte bedeutend gesteigert werden können.

Die Fluglinie Bern—Biel—Basel, die durch uns im Berichtsjahr erstmalig täglich beflogen wurde, litt stark unter dem Wetter, der Krise in der Uhrenindustrie und blieb in der Passagierfrequenz erheblich hinter den Erwartungen zurück. Auch mögen längere Wartezeiten in Basel auf die Flugzeuge von Amsterdam und Frankfurt her verschiedentlich die Passagierfrequenz für Biel ungünstig beeinflusst haben.

Es darf noch besonders hervorgehoben werden, dass die Zahl der Flugpassagiere von Bern nach dem Ausland und umge-

\* Die Ziffern in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1929.

kehrt um je rund 150 Prozent zugenommen hat, was deutlich zeigt, dass für Bern günstige internationale Anschlüsse von wesentlicher Bedeutung sind.

Unsere Flugzeuge haben im Linienverkehr 807 Flüge in 349 Stunden (96 1/2) aufzuweisen mit einer Flugstrecke von 47 000 km (13 500 km). Diese Leistungen sind demnach gegenüber 1929 um 3 1/2 mal gestiegen und erreichten der Strecke entsprechend



Flugzeug für Sport und Touristik  
„Stadt Biel“ Comte AC4

eine Distanz, die dem Erdumfang entspricht. Es darf mit Genugtuung hervorgehoben werden, dass die Kursflüge Bern—Biel—Basel zu 98,5 Prozent ausgeführt werden konnten, trotzdem gerade diese Strecke, besonders bei dem im Berichtsjahre herrschenden unbeständigen Witterungscharakter, recht hohe Anforderungen an das Können der Piloten stellt. An verschiedenen Tagen, an welchen ausländische, die Schweiz berührende Kurse, wegen der Wetterlage ausfielen, wurde die Juralinie durch uns beflogen. Wenn man weiter berücksichtigt, dass sich weder 1929 noch im Berichtsjahre der geringste Unfall ereignet hat, so darf wohl erwähnt werden, dass dieses Resultat der Tüchtigkeit unserer Piloten, guter Wartung des Flugzeugparks durch fachkundiges Personal und den bewährten Flugzeugen und Motoren zu verdanken ist.



Fliegerphoto Eidg. Landestopographie

Stadt Bern

## II. Allgemeiner Flugbetrieb.

Nicht nur der Linienverkehr, auch der Flugbetrieb auf dem Platze hat gegen 1929 eine wesentliche Zunahme erfahren. Die allgemeine Aktivität auf dem Flugplatze zeichnete sich aus durch vermehrten Besuch der schweizerischen Militärpiloten und die erstmalige Abhaltung des Wiederholungskurses einer Fliegerkompanie unter dem Kommando von Hptm. Strub aus Lausanne, der anlässlich des Europarundfluges auf tragische Weise verunglückte, ferner durch zahlreiche Besuche schweizerischer und ausländischer Sportflieger, wie u. a. einer Staffel amerikanischer Maschinen unter Führung des bekannten Piloten Doolittle, sowie endlich eines grossen Flugtages anlässlich des Europarundfluges für Sportflugzeuge. Um bei letzterem Anlasse für alle Fälle gerüstet zu sein, hatten die Veranstalter, der Berner Aero-Club und die Avia-Bern, weitere Unterkunftsöglichkeiten für Flugzeuge schaffen müssen, da die grosse Flughalle und das Biderhaus nicht genügten. Dank des Entgegenkommens der Militärbehörden konnte eine Anzahl von Flugzeugzelten aufgestellt und zur Verfügung der Sportflieger gehalten werden.

Unsere Rund- und Alpenflüge haben sich im Berichtsjahre erfreulich weiterentwickelt. Es wurden in 520 Flügen (357) insgesamt 1514 Passagiere befördert (611). Dagegen sind die Schulflüge, zufolge der starken Inanspruchnahme unserer Piloten im Linienverkehr, etwas zurückgegangen, nämlich von 181 auf 108. An auswärtigen Flugtagen, so in Biel, Thun, Willisau, Laupen, sind mit unseren Flugzeugen in 122 Flügen 403 Personen befördert worden. Wegen der andauernd schlechten Wetterlage mussten die Flugtage Hindelbank und Derendingen auf 1931 verschoben werden. Sonderflüge geschäftlicher Natur nach Genf und nach Paris wurden zur vollen Zufriedenheit der Besteller ausgeführt. Im Vergleich zum Vorjahre haben die Photoflüge und die Probeflüge eine Steigerung erfahren. Letztere zur Hauptsache wegen der Versuche für die von uns in der Schweiz eingeführten sog. Flug-Schlepp-Reklame. Für die von uns entwickelte neue Reklameart ist das Patent angemeldet. Zur Jahreswende waren schon einige derartiger Reklameflüge für 1931 in Auftrag gegeben. Es ist anzunehmen, dass dieser neue Erwerbszweig gute Erfolge zeitigt.

Die häufigen Besuche der schweizerischen Militärflieger brachten unserem Flugplatze vermehrtes Leben; Landungen und



Fliegerphoto „Alpar Bern“

Niesenkulm mit Blümlisalpegruppe



Verkehrsflugzeug „Stadt Bern“ Fokker F XI

Starts stiegen von 186 auf 634 und die Platzflüge von 31 auf 213. Diese intensivere Benutzung des Flugplatzes Bern durch das Militär ist vor allem auf das mit der Eidgenossenschaft getroffene Abkommen zurückzuführen.

Ausser dem Linienverkehr haben unsere Maschinen total 810 Flüge (695) in 249 Stunden (187) ausgeführt. Wie im Linienverkehr, so hat sich auch hier kein Unfall ereignet.

Die Ziffern pro 1930 über den Gesamtverkehr des Flugplatzes zeigen am besten, wie erfreulich die Verkehrszunahme gegenüber dem Vorjahre ist. So ergibt sich das Total der Starts und Landungen mit 6683 (3282) und das Total der abgehenden und ankommenden Passagiere zu 5813 (2524), mithin beträgt die Zunahme beim Flugzeugverkehr rund 100% und beim Passagierverkehr rund 130%.

### Verwaltung.

Im Berichtsjahre trat der Betriebsausschuss 18 mal zusammen, während der Vorstand zu 3 Sitzungen einberufen wurde. Die erste ordentliche Generalversammlung der Genossenschafter fand am 11. März 1930 in Bern statt. Sie erledigte die statutarischen Jahresgeschäfte und ergänzte den Vorstand um vier neue Mitglieder, wovon zwei Vertreter der Stadt Biel und ein Vertreter der Stadt Thun.

### Propaganda.

Die Propaganda wurde im Berichtsjahre auf dem Gebiete des Zeitungsinserates recht intensiv geführt. Sowohl für die Fluglinien, wie für die Rund- und Alpenflüge wurden zahlreiche Inserate in der stadtbernischen Presse veröffentlicht, welche nach wie vor unsere Bestrebungen durch Aufnahme von Textmitteilungen in freundlicher Weise unterstützte, wofür ihr auch an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen wird.

Ins Gebiet der Propaganda gehören auch die verbilligten Rundflüge, die an Ostern und Pfingsten mit gutem Erfolge ausgeführt wurden. Vereinbarungen mit grossen Vereinen und Gesellschaften, wie der Berner Liedertafel und der Arbeiterunion, im Rahmen eines Vereinsanlasses, Rundflüge durch uns ausführen zu lassen, haben an verschiedenen Tagen vermehrtes Leben auf den Flugplatz gebracht.

Wie im Vorjahre, so wurde auch 1930, in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverein der Stadt Bern, die Auslandspropaganda durch Zeitungsinserate in weitreichendem Masse geführt, ebenso konnten neue Postkartenvignetten mit einer Darstellung der Flugplatzanlage zur Ausgabe gebracht werden.

Der Anschluss an die Propaganda-Aktion der Schweiz. Luftverkehrs-Union in Zürich brachte die Aufnahme Berns im Offiziellen Schweiz. Flugplan mit einer Beschreibung des Flugplatzes und den Vertrieb unseres gesamten Propagandamaterials in der ganzen Schweiz.

In Propagandadrucksachen und Prospekten wurden durch uns herausgegeben: Ein spezieller Berner Flugplan und ein ansprechender Prospekt für unsere Alpenflüge mit Bildern. Beide gelangten in grosser Auflage in Reisebureaux, Hotels, Geschäften usw. zum Vertrieb. Den Alpenflugpassagieren wurde jeweilen eine „Flugroutenkarte“ überreicht, ein Vorgehen, das dankbare Anerkennung gefunden und zugleich eine gute propagandistische Wirkung hat.

Für den Luftverkehr im speziellen warb ein blaues Anschlagplakat nach dem Muster der Postflugpläne und eine an alle Geschäftshäuser versandte „Merkkarte“, welche die Abgänge und Ankünfte der Flugzeuge in Bern nebst den Posttarifen und weitere Auskünfte enthielt.

Wenn auch die Auswirkungen der Propaganda nicht ganz unseren Erwartungen entsprochen haben, so ist dies wohl in erster Linie den eingangs erwähnten ungünstigen Momenten zuzuschreiben.

#### **Finanzielles.**

Im Laufe des Berichtsjahres ist das Genossenschaftskapital von 306 300 Franken auf 309 600 Franken angestiegen.

Das Ergebnis des Betriebes gestattet die erforderlichen Amortisationen. Die im Budget vorgesehenen Einnahmen konnten erreicht werden. Auf verschiedenen Posten für Aufwendungen waren Einsparungen möglich. Eine Dividende auf das Genossenschaftskapital kann aber auch für das abgelaufene Jahr nicht in Frage kommen.

Näherer Aufschluss über das finanzielle Ergebnis ist aus der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung ersichtlich. Sodann verweisen wir auf die Bilanz per 31. Dezember 1930, woraus u. a. ersichtlich ist, dass unsere verfügbaren Mittel Ende 1929 ungefähr Fr. 104 000 betragend, um Fr. 59 000 abgenommen haben. Diese Abnahme ist begründet durch den Ankauf des Flugzeuges Comte AC 8 „Jungfrau“ und die Anschaffung eines Omnibusses.

#### **Ausblick.**

Das vergangene Jahr hat einen stark vermehrten Linienverkehr und Platzbetrieb gebracht. Die Verkehrszunahme ist in erster Linie auf die Vermehrung der Flugkurse und sodann auf den Ganzjahresbetrieb (1929 nur 7 Monate) zurückzuführen. Für 1931 kann daher kaum mit einer ähnlichen Verkehrssteigerung gerechnet werden, um so mehr, als leider eine starke Tendenz der eidgenössischen Verwaltung auf Einschränkung des internen schweizerischen Luftverkehrs festzustellen ist.

Dagegen wird das kommende Jahr erstmalig für Bern eine direkte, mit grossen dreimotorigen Flugzeugen betriebene Flugverbindung bringen. Es ist dies die Frühlinie Bern—Zürich—Leipzig—Berlin, die in Zürich und Berlin wertvolle Anschlüsse vermittelt, so von Zürich in der Richtung Wien—Budapest und Basel—Paris—London und in Berlin in der Richtung Kopenhagen.

Unser Betrieb wird durch die alleinige Uebernahme der Flugstrecke Basel—Bern—Lausanne—Genf, durch den Ausbau der

Abteilung Luft-Photographie und der Flug-Schleppreklame eine Steigerung erfahren können, die sich günstig auf das finanzielle Ergebnis des kommenden Jahres auswirken dürfte.

Wir möchten nicht verfehlen, den eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden für ihre Unterstützung an dieser Stelle den besten Dank auszusprechen und geben der Hoffnung Ausdruck, dass sie uns wie bisher, auch fernerhin, tatkräftig zur Seite stehen werden.

Bern, 24. Februar 1931.

Namens des Vorstandes:

*Der Präsident:*  
**F. Raaflaub.**

*Der Direktor:*  
**H. Pillichody.**

**I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1930**

	Einnahmen	Ausgaben
a) 1. Rund-, Alpen-, Schul- und Sonderflüge . . .	34,020.45	
2. Linienverkehr: Passagiere und Fracht . . .	13,386.50	
Postbeiträge und Beiträge der Städte Basel, Bern, Lausanne, Genf und Biel . . . . .	80,769.90	
b) 1. Personal . . . . .		37,350.—
2. Miete und Unterhalt der Anlagen . . . . .	1,500.—	23,675.40
3. Automobildienst . . . . .	2,804.37	9,967.90
4. Betriebsstoffe . . . . .	5,887.60	31,177.05
5. Versicherungen . . . . .		17,754.45
6. Flugzeugunterhalt . . . . .		4,689.50
7. Auswärtige Kosten und Pilotenzulagen . . .		14,676.10
8. Beiträge an Linien . . . . .		15,627.70
9. Amortisationen . . . . .		45,000.—
10. Verwaltung, Propaganda, Stempelsteuer, diverse Aufwendungen . . . . .		25,168.90
11. Verschied. Vergütungen, Garagierungen usw.	7,096.66	
12. Vortrag . . . . .	79,621.52	
	<u>225,087.—</u>	<u>225,087.—</u>

**II. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1930**

	Soll		Haben
1. Verlustvortrag 1929 . . . . .	115.96	1. Betriebsbeiträge:	
2. Betriebsausgaben-Überschuss 79,621.52		Kanton Bern . . . . .	30,000.—
		Einwohnerge- meinde Bern . . . . .	45,000.—
		Gemeinden Thun u. Köniz . . . . .	2,000.—
			77,000.—
		2. Zinsen . . . . .	1,593.40
		3. Verlust pro 1930	1,028.12
		Verlustvortrag 1929 . . . . .	115.96
	<u>79,737.48</u>		<u>1,144.08</u>
			<u>79,737.48</u>

**III. Bilanz per 31. Dezember 1930**

	Aktiven		Passiven
1. Kassa und Postcheck . . . . .	3,309.42	1. Genossenschaftskapital . . . . .	309,650.—
2. Bank . . . . .	1,823.60	2. Reserven . . . . .	400.—
3. Wertschriften . . . . .	40,200.—	3. Amortisationsfonds . . . . .	67,000.—
4. Debitoren:		4. Kreditoren . . . . .	10,040.63
a, Kanton Bern . . . . .	30,000.—		
b, Einwohnergem. Bern . . . . .	5,000.—		
c, Diverse . . . . .	24,557.63		
5. Flugzeuge, Motoren usw. . . . .	204,781.60		
6. Automobile . . . . .	29,800.30		
7. Maschinen, Werkzeuge . . . . .	14,117.15		
8. Tankanlagen . . . . .	16,769.10		
9. Mobilien . . . . .	15,587.75		
10. Gewinn und Verlust:			
Saldovortrag . . . . .	1,144.08		
	<u>387,090.63</u>		<u>387,090.63</u>

**Bericht der Kontrollstelle.**

In Erledigung des uns von der Generalversammlung vom 11. März 1930 erteilten Auftrages haben wir heute die auf 31. Dezember 1930 abgeschlossene Jahresrechnung der Flugplatz-Genossenschaft „Alpar-Bern“ geprüft, mit den Grundbüchern und stichprobenweise mit den Belegen, sowie sonstigen Ausweisen verglichen und Übereinstimmung konstatiert. Die in der Bilanz ausgewiesenen Postcheck- und Bankguthaben decken sich mit den entsprechenden Rechnungsauszügen und Befundsanzeigen; ebenso wird die Richtigkeit des Wertschriftenbestandes durch Bankmitteilung bestätigt.

Gestützt auf diesen Befund empfehlen wir der Generalversammlung die Bilanz, ebenso wie die Betriebs- und die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1930 zur Genehmigung.

Bern, 16. Februar 1931.

Die Rechnungsrevisoren:

**A. Häuptli,  
F. O. Althaus.**



# Verkehrsausweis des Flugplatzes Bern 1930

## I. Linienverkehr

Linie	Flugzeuge		Passagiere		Post kg		Fracht kg		Gepäck kg	
	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an
1. Bern-Biel-Basel (Nr. 537)	131	127	140	141	92	629	7	2393	796	337
2. a. Bern-Zürich	127	128	259	332	579	2539	135	403	1479	2106
b. Bern-Lausanne (Nr. 535)	124	129	191	178	1008	392	110	32	1174	1362
3. a. Bern-Basel	125	128	147	138	833	888	193	2014	972	702
b. Bern-Lausanne (Nr. 536)	127	126	163	146	709	961	1455	665	891	1199
4. Ausser Flugplan	9	5	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Total 1930</b>	<b>643</b>	<b>643</b>	<b>900</b>	<b>935</b>	<b>3221</b>	<b>5389</b>	<b>1900</b>	<b>5507</b>	<b>5312</b>	<b>5706</b>
<b>Total 1929</b>	<b>255</b>	<b>255</b>	<b>466</b>	<b>534</b>	<b>1171</b>	<b>2355</b>	<b>338</b>	<b>820</b>	—	—

Flugleistungen der „Alpar-Bern“ im Linienverkehr: 349 Flugstunden (1929 96<sup>1/2</sup>)  
47 400 Kilometer (13 500)

## II. Sonstiger Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge		Schulflüge		Ueberführungen		Passagiere	
	1929	1930	1929	1930	1929	1930	1929	1930
„Alpar-Bern“	357	520	181	108	22	58	611	1514
Aero-Klub, Private, andere Unternehmungen	124	446	546	987	86	187	151	475
Militär	31	213	—	—	186	634	—	—
<b>Gesamt-Platzbetrieb</b>	<b>512</b>	<b>1179</b>	<b>727</b>	<b>1095</b>	<b>294</b>	<b>879</b>	<b>762</b>	<b>1989</b>

Flugbetrieb der „Alpar-Bern“ auswärts:

Flugtage in Biel, Thun, Willisau, Laupen, zwei Demonstrationsflüge in Paris. Total: 124 (157) mit 403 Passagieren (497).

Leistungen der Alpar-Flugzeuge ausser Linienverkehr:

1930	810 Flüge	249 Flugstunden	34 200 Flugkilometer
1929	695 Flüge	187 Flugstunden	26 200 Flugkilometer

## III. Gesamtverkehr

	1930	1929
Gesamtzahl der Starts und Landungen	6683	3282
Gesamtzahl der abgehenden und ankommenden Passagiere	5813	2524
Gesamtzahl der abgehenden und ankommenden Post . . . kg	9610	3526
Gesamtzahl der abgehenden und ankommenden Fracht . . . kg	7407	1158
Gesamtzahl des abgehenden und ankommenden Gepäcks . . . kg	11149	—
davon Übergepäck . . . . . kg	1749	319
Gesamtleistung der „Alpar“-Flugzeuge:		
Flüge . . . . .	1617	761
Flugstunden . . . . .	598	283 <sup>1/2</sup>
Flugkilometer . . . . .	81600	40000
Unfälle . . . . .	keine	keine

# „ALPAR BERN“ Flugplatz-Genossenschaft

## FLUGVERBINDUNGEN AB BERN pro 1931

### SOMMER-FLUGPLAN

Vom 1. V. bis 31. VIII. 1931

#### 1. Linie BERN-ZÜRICH-BERLIN (Schweiz. Luftverkehrs AG.-Lufthansa)

Täglich (Sonntag ausgenommen)

7 <sup>30</sup> ab	BERN	an 19 <sup>15</sup>
8 <sup>15</sup> an	ZÜRICH	ab 18 <sup>30</sup>
8 <sup>45</sup> ab		an 18 <sup>15</sup>
9 <sup>55</sup> an	STUTT GART	ab 17 <sup>05</sup>
10 <sup>15</sup> ab		an 16 <sup>45</sup>
12 <sup>55</sup> an	HALLE/LEIPZ.	ab 14 <sup>05</sup>
13 <sup>05</sup> ab		an 13 <sup>55</sup>
14 <sup>10</sup> an	BERLIN	ab 12 <sup>50</sup>
15 <sup>20</sup> ab	Berlin	an 12 <sup>20</sup>
18 <sup>35</sup> an	Kopenhagen	ab 9 <sup>05</sup>
19 <sup>15</sup> ab		an 8 <sup>40</sup>
19 <sup>30</sup> an	Malmö	ab 8 <sup>25</sup>

#### HAUPTANSCHLÜSSE in: Zürich

Vom 1. VI. bis 30. IX.			Vom 15. VI. bis 15. IX.		
8 <sup>20</sup> ab	Zürich	an 18 <sup>20</sup>	8 <sup>25</sup> ab	Zürich	an 18 <sup>25</sup>
10 <sup>10</sup> an	München	ab 16 <sup>20</sup>	10 <sup>10</sup> an	Salzburg	ab 16 <sup>35</sup>
10 <sup>30</sup> ab		an 16 <sup>05</sup>	10 <sup>20</sup> ab		an 16 <sup>20</sup>
12 <sup>50</sup> an	Prag	ab 13 <sup>45</sup>	12 <sup>00</sup> an	Wien	ab 14 <sup>30</sup>
14 <sup>00</sup> ab		an 13 <sup>30</sup>	13 <sup>00</sup> ab		an 13 <sup>50</sup>
15 <sup>30</sup> an	Breslau	ab 12 <sup>10</sup>	14 <sup>05</sup> an	Graz	ab 12 <sup>45</sup>
15 <sup>30</sup> ab		an 12 <sup>00</sup>	14 <sup>20</sup> ab		an 12 <sup>30</sup>
17 <sup>30</sup> an	Warschau	ab 10 <sup>00</sup>	15 <sup>20</sup> an	Zagreb	ab 11 <sup>00</sup>
			15 <sup>50</sup> ab		an 11 <sup>00</sup>
			18 <sup>20</sup> an	Belgrad	ab 8 <sup>30</sup>
11 <sup>15</sup> ab	Stuttgart	an 16 <sup>40</sup>	17 <sup>15</sup> ab	Wien	an 8 <sup>20</sup>
12 <sup>30</sup> an	Frankfurt	ab 15 <sup>25</sup>	18 <sup>45</sup> an	Budapest	ab 6 <sup>40</sup>

## 2. Linie BERN-BIEL (fakultativ)-BASEL (Alpar Bern)

Täglich (Sonntag ausgenommen)

9 <sup>05</sup> ab	<b>BERN</b>	an	18 <sup>50</sup>
9 <sup>15</sup> an/ab	<b>BIEL</b>	an/ab	18 <sup>40</sup>
9 <sup>55</sup> an	<b>BASEL</b>	ab	18 <sup>00</sup>
13 <sup>15</sup> ab	<b>Basel</b>	an	13 <sup>30</sup>
16 <sup>15</sup> an	<b>Paris</b>	ab	10 <sup>45</sup>
17 <sup>00</sup> ab		an	10 <sup>15</sup>
19 <sup>15</sup> an	<b>London</b>	ab	8 <sup>00</sup>

### HAUPTANSCHLÜSSE in:

Basel				Frankfurt			
10 <sup>15</sup> ab	<b>Basel</b>	an	17 <sup>35</sup>	12 <sup>45</sup> ab	<b>Frankfurt</b>	an	15 <sup>05</sup>
11 <sup>50</sup> an	<b>Mannheim</b>	ab	16 <sup>10</sup>	14 <sup>30</sup> an	<b>Hannover</b>	ab	13 <sup>15</sup>
12 <sup>05</sup> ab		an	16 <sup>00</sup>	14 <sup>45</sup> ab		an	13 <sup>00</sup>
12 <sup>45</sup> an	<b>Frankfurt</b>	ab	15 <sup>30</sup>	15 <sup>45</sup> an	<b>Hamburg</b>	ab	12 <sup>00</sup>
13 <sup>00</sup> ab		an	15 <sup>05</sup>	16 <sup>15</sup> ab		an	11 <sup>15</sup>
14 <sup>05</sup> an	<b>Köln</b>	ab	14 <sup>00</sup>	18 <sup>05</sup> an	<b>Kopenhagen</b>	ab	9 <sup>15</sup>
14 <sup>25</sup> ab		an	13 <sup>45</sup>	18 <sup>25</sup> ab		an	9 <sup>00</sup>
14 <sup>50</sup> an	<b>Essen</b>	ab	13 <sup>20</sup>	18 <sup>40</sup> an	<b>Malmö</b>	ab	8 <sup>45</sup>
15 <sup>30</sup> ab		an	12 <sup>55</sup>				
17 <sup>00</sup> an	<b>Amsterdam</b>	ab	12 <sup>05</sup>				

### Köln

15 <sup>00</sup> ab	<b>Köln</b>	an	13 <sup>15</sup>
16 <sup>30</sup> an	<b>Brüssel</b>	ab	12 <sup>00</sup>

## 3. Linie BASEL-BERN-LAUSANNE-GENF (Alpar Bern)

Täglich (Sonntag ausgenommen)

4 <sup>00</sup> ab	<b>London</b>	an	
6 <sup>30</sup> an	<b>Paris</b>	ab	
7 <sup>00</sup> ab		an	
9 <sup>45</sup> an	<b>Basel</b>	ab	
10 <sup>15</sup> ab	<b>BASEL</b>	an	17 <sup>40</sup>
10 <sup>55</sup> an	<b>BERN</b>	ab	17 <sup>00</sup>
11 <sup>05</sup> ab		an	16 <sup>50</sup>
11 <sup>45</sup> an	<b>LAUSANNE</b>	ab	16 <sup>10</sup>
11 <sup>55</sup> ab		an	16 <sup>00</sup>
12 <sup>25</sup> an	<b>GENF</b>	ab	15 <sup>30</sup>

### HAUPTANSCHLÜSSE in:

#### Genf

12 <sup>45</sup> ab	<b>Genf</b>	an	15 <sup>20</sup>	13 <sup>25</sup> ab	<b>Genf</b>	an	14 <sup>45</sup>
13 <sup>35</sup> an	<b>Lyon</b>	ab	14 <sup>30</sup>	16 <sup>10</sup> an	<b>Marseille</b>	ab	12 <sup>00</sup>
13 <sup>50</sup> ab		an	14 <sup>15</sup>	16 <sup>35</sup> ab		an	11 <sup>35</sup>
16 <sup>20</sup> an	<b>Paris</b>	ab	11 <sup>45</sup>	18 <sup>45</sup> an	<b>Barcelona</b>	ab	7 <sup>25</sup>
16 <sup>45</sup> ab		an	11 <sup>15</sup>				
19 <sup>00</sup> an	<b>London</b>	ab	9 <sup>00</sup>				

#### Marseille

16 <sup>30</sup> ab	<b>Marseille</b>	an	11 <sup>30</sup>
19 <sup>30</sup> an	<b>Genua</b>	ab	8 <sup>30</sup>

Montag, Mittwoch, Freitag      Dienstag, Donnerstag, Samstag

Für Änderungen, welche vorstehende Angaben durch die endgültige Festsetzung der offiziellen Flugpläne noch erfahren können, lehnt die „Alpar Bern“ jede Verantwortung ab. Sie verweist diesbezüglich auf den Offiziellen Schweiz. Flugplan pro 1931, und auch auf die einschlägigen Allgemeinen Beförderungsbedingungen in demselben.

## HERBST-FLUGPLAN

vom 1. IX. bis 31. X. 1931.

Derselbe ist im Offiziellen Schweiz. Flugplan 1931 enthalten