

Geschäftsleute und Private  
Benützet den Luftweg!

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

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

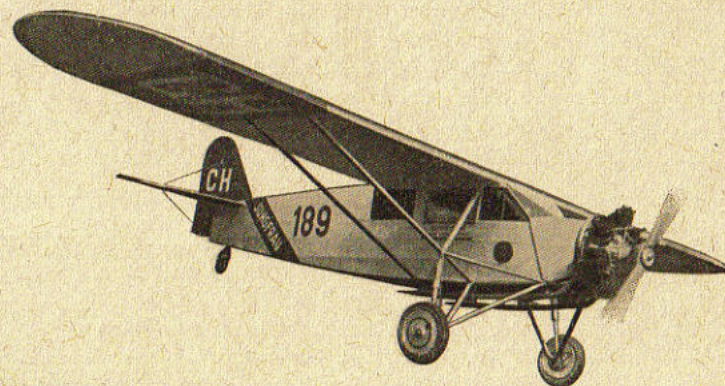
Bei einem Rundflug über die  
**STADT UND DIE ALPEN**  
verschafft das **FLUGZEUG**  
ungeahnten Genuss

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

„**ALPAR BERN**“  
Genossenschaft für Luftverkehr

*Alpar Bern*

Genossenschaft für Luftverkehr



3<sup>ter</sup>

**Jahresbericht**

**1931**

## ORGANE

### Vorstand

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

### Betriebsausschuss

Präsident: *F. Raaflaub*, städtischer Finanzdirektor, Bern  
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern  
Mitglieder: *F. Christen*, Bankdirektor, Bern  
*M. Egger*, Kantonsbaumeister, Bern  
*E. v. Mühlener*, Kaufmann, Bern  
*H. Wanner*, Kaufmann, Bern.

### Direktion

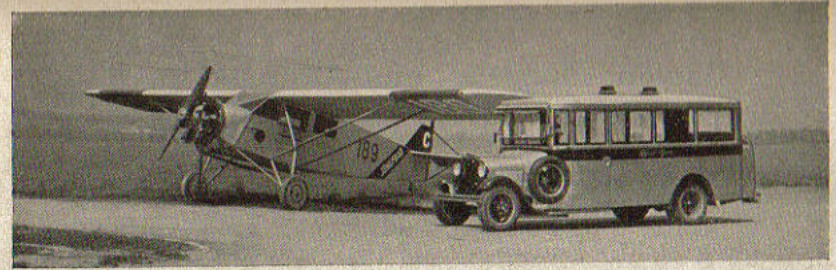
*H. Pillichody*, Direktor, Bern

### Personal:

Dr. *H. Aeschbacher*, Sekretär, Bern  
*W. Eberschweiler*, Pilot, Bern  
*P. Sauge*, Pilot, Freiburg  
*O. Schüpbach*, Pilot, Bern  
*A. Tschannen*, Chefmechaniker, Flugplatz

### Kontrollstelle

- a) Mitglieder: 1. *F. O. Althaus*, Stadtbuchhalter, Bern  
2. *A. Häuptli*, Sub-Direktor d. Kantonalbank von Bern,  
Bern  
b) Ersatz-  
männer: 1. *E. Pfirter*, Direktor, Bern  
2. *H. Steiner*, Verwalter, Bern.



Mit dem Abschluss des Jahres 1931 können wir auf die Erfahrung von drei Betriebsperioden zurückblicken, von denen der Sommer 1929 die günstigsten Wetterverhältnisse aufzuweisen hat. Mussten wir uns schon im Jahresbericht 1930 über das ausserordentliche, andauernd schlechte Wetter beklagen, so müssen wir es leider für das abgelaufene Geschäftsjahr erst recht tun. Bis auf die Monate September und Oktober war der Witterungscharakter den ganzen Sommer hindurch im Zeichen langandauernder Landregenperioden. Im August allein sind 26 Regentage verzeichnet worden. Glücklicherweise gestattete der darauf folgende schöne Herbst, hauptsächlich durch Mitwirkung an auswärtigen Flugtagen, das ungenügende Sommerergebnis derart zu verbessern, dass schlussendlich trotz denkbar ungünstigen Wetters und den Auswirkungen der Wirtschaftskrise das Jahresergebnis befriedigend ausgefallen ist. Mit Genugtuung darf festgestellt werden, dass unsere Genossenschaft wiederum einen bedeutsamen Aufstieg sowohl im Linien- wie im sonstigen Flugverkehr aufweist. Die Anteilnahme der Bevölkerung, von Vereinen und wirtschaftlichen Verbänden war auch dieses Jahr erfreulich und liess auf reges Interesse für unsere Unternehmung und den Berner Flugplatz schliessen. Wir dürfen auch dieses Jahr die tatkräftige Unterstützung der Alpar Bern durch eidgenössische, kantonale und städtische Behörden vermerken, was wir hier in gebührender Anerkennung hervorheben möchten. Mit besonderer Genugtuung können wir neuerdings die Tatsache verzeichnen, dass sich in unserem Linien- und Rundflugbetrieb nicht der geringste Unfall ereignete. Seit den 10 Jahren seines Bestehens hat sich im gesamtschweizerischen Luftverkehr überhaupt noch kein Unfall mit tödlichem Ausgang ereignet.

## Bauten, Flugzeug- und Automobilpark

Im Berichtsjahr sind einige Ergänzungsbauten und Installationen auf dem Flugplatze Bern durchgeführt worden. Einmal wurde die grosse Flughalle nach der Tiefe zu ausgebaut, so dass jetzt ungefähr der doppelte Garagierungsraum zur Verfügung steht. Zudem wurde ein seitliches Tor (nach der Biderhausseite zu) eingebaut, so dass Flugzeuge im hintern Teil der Halle garagiert werden können, ohne den für grosse Maschinen vorgesehenen Raum in der vordern Hälfte zu beanspruchen. Diese Möglichkeit hat sich im Sommerbetrieb, als die grossen Maschinen der „Swissair“ und der „Deutschen Lufthansa“ in Bern übernachteten, als äusserst praktisch erwiesen. Mit dem Hallenausbau wurde auch die seitlich angegliederte Automobilgarage vergrössert und Materialräume für die fremden Gesellschaften eingerichtet. In den beidseitigen Anbauten der Halle wurde im ersten Stock je ein bewohnbarer Zimmerraum für Mechaniker ausgebaut.

Gleichzeitig mit der Hallenerweiterung ging die Vergrösserung der Wohnung des Chefmechanikers, der jetzt über eine kleine Dreizimmerwohnung mit eigener Küche und Bad sowie einen Kellerraum verfügt.

Erweitert wurde auch die Makadamplattform vor der Flughalle.

Mit der Eröffnung der Flugsaison konnte eine moderne Scheinwerferanlage dem Betrieb übergeben werden, so dass jetzt der Flugplatz Bern die Installationen für Nachtbetrieb besitzt. Allerdings fehlt noch die sogenannte Umrandungs-Beleuchtung und Hindernisbezeichnung, die als Ergänzung der Landbahnbeleuchtung unerlässlich sind.

Im Herbst hat die Stadt das dem Berner Aero-Club gehörende „Oscar-Bider-Haus“ angekauft, womit uns bei Bedarf die Möglichkeit gegeben ist, speziell für Sportflugzeuge vermehrten Unterkunftsraum zu bieten.

Für die Durchführung des Linienverkehrs und die Vermittlung von Wetter- und Flugberichten war die Installation eines sogenannten Schnellschreibers auf die Saison 1931 hin von Bedeutung. Der Apparat, eine Art Telegraph, der in Klartext durch Betätigung einer Tastatur arbeitet, gestattet uns, jederzeit direkt mit den Flugplätzen Basel, Genf, Lausanne und Zürich in Verbindung zu treten und Meldungen durchzugeben,

so dass Verzögerungen in der Uebermittlung von Meldungen vermieden werden. Die Installation wurde von der eidg. Ober-telegraphendirektion in Zusammenarbeit mit dem eidg. Luftamt veranlasst und steht unter Kontrolle der Radio Schweiz A.-G., während die Bedienung durch unser Personal erfolgt. Der Verkehr über diesen Telegraph betrug während der Flugsaison vom 1. Mai bis 31. Oktober im Tag rund hundert ein- und ausgehende Nachrichten.

Unser Flugzeugpark hat im Berichtsjahre keine Aenderung erfahren. Dagegen wurden die Lorraine-240-PS-Motoren gegen solche neuesten Typs mit einer um zirka 20 PS höheren Leistung ausgetauscht und die beiden grössern Flugzeuge mit Metallpropellern ausgerüstet. Wiederum haben sich die Lorraine-motoren gut bewährt, denn sie haben während des ganzen Jahres ohne die geringste Störung ihren Dienst versehen. Dagegen streikte der Hermes-Motor auf dem kleinen Flugzeug AC 4 (Stadt Biel) anlässlich eines Schleppreklamefluges im Juli über Rapperswil (Zürichsee), so dass der Pilot eine Notlandung vornehmen musste, wobei das Flugzeug leicht beschädigt wurde.

Der Automobildienst gibt zu keinen Bemerkungen Anlass, denn es blieben die bisherigen Wagen im Dienst, die entsprechend dem Flugplan zwischen der Stadt und dem Flugplatz kursierten. Der kleinere Wagen ist jetzt allerdings an seiner Altersgrenze angelangt und soll ersetzt werden.

## Flugbetrieb

### I. Linienverkehr.

Der regelmässige Linienverkehr über Bern wurde 1931 am 1. Mai (wie im Vorjahr) aufgenommen und am 31. Oktober (Vorjahr 30. September) eingestellt. Die Betriebsdauer war also gegenüber 1930 um einen Monat länger.

Es wurden folgende Linien betrieben:

1. Bern—Biel—Basel, täglich durch uns befliegen, wie seit Eröffnung, jedoch mit einem fakultativen Halt in Biel.

Diese Linie vermittelte Anschlüsse an die Strecken Basel—Paris—London, Basel—Frankfurt—Amsterdam sowie nach Nordwestdeutschland und Dänemark.

2. Basel—Bern—Lausanne—Genf, täglich durch uns befliegen.

Im Vorjahr flogen wir hier im Pool mit der „Ad Astra“.

Diese Linie war 1930 erstmals in Betrieb genommen worden. Wie im Vorjahr vermittelte sie den Städten Basel, Bern und Lausanne den Anschluss an die Linien Genf—Marseille—Barcelona und Genf—Lyon—Paris.

- 3. Bern—Zürich—Stuttgart—Halle/Leipzig—Berlin, täglich durch die „Swissair“ und die „Deutsche Lufthansa“ beflogen. Erstmals erhielt Bern im Berichtsjahre mit dieser neuen Strecke direkte internationale Verbindung bis Berlin, mit Anschlüssen in Stuttgart und Halle/Leipzig.



Flugzeug für Sport und Touristik „Stadt Biel“ Comte AC4

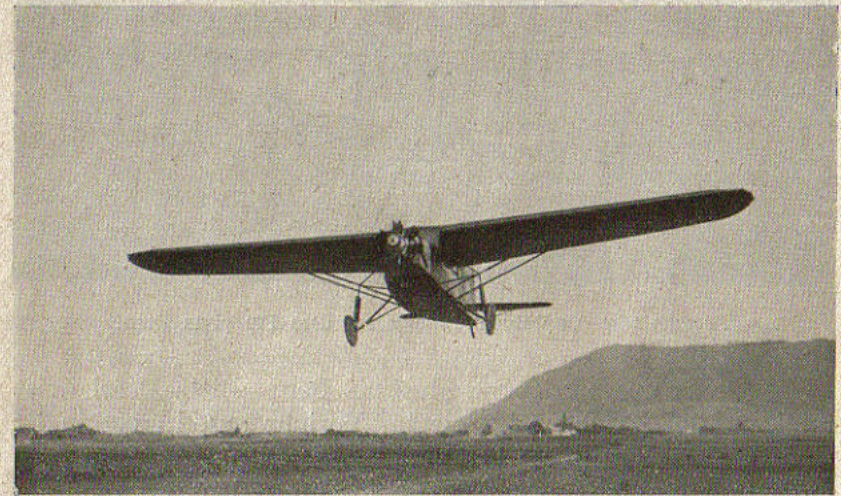
An Linienflugzeugen verkehrten auf den von uns betriebenen Strecken die Fokker-Maschine „Stadt Bern“ und die Comte-Maschine „Jungfrau“; ferner wurde für kurze Zeit aus- hilfsweise die Comte-Maschine der uns befreundeten Flugplatz- Genossenschaft „Aviatic beider Basel“ eingesetzt.

Die Berlinerlinie wurde bedient mit Fokkerflugzeugen der „Swissair“ (dreimotorig) und Focke-Wulf „Möven“ der Deut- schen Lufthansa (einmotorig). Diese Flugzeugtypen wiesen acht Passagierplätze auf.

Im Verkehr ist eine Steigerung der Frequenz um 23% fest- zustellen, trotzdem die Zahl der durchgeführten Kurse gesunken ist. Letztere ist etwas geringer als im Vorjahr, weil von der Strecke Genf—Lausanne—Bern—Zürich nur das Teilstück

Bern—Zürich der internationalen Linie von der Swissair geflogen wurde. Die Saison 1931 weist 1236 Kursflüge auf gegen 1286 im Vorjahr. Auf den einzelnen Etappen ist eine Frequenzzunahme gegenüber 1930 festzustellen, und zwar zwischen Bern und Zürich um 35%, Bern und Basel um 64%, Bern und Lausanne um 67% (nur Linie Basel—Bern—Lausanne—Genf).

Erfreulich ist auch, dass die Ausnützung des einzelnen Kurses um zirka 10% gestiegen ist, und dass die über Bern führenden Linien des schweizerischen Liniennetzes zu den

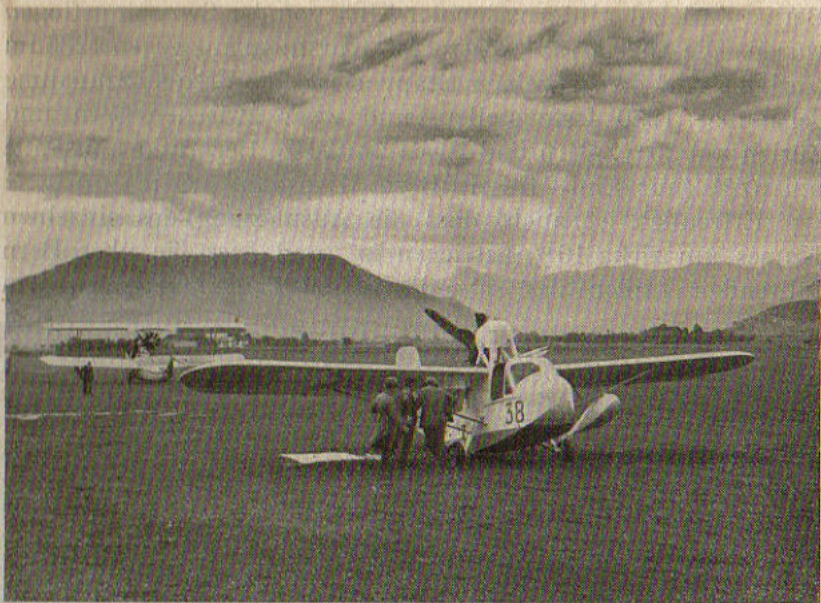


Verkehrsflugzeug „Stadt Bern“ Fokker F XI

wenigen gehören, welche in der Berichtszeit zunehmenden Verkehr aufweisen.

Die absoluten Zahlen zeigen 1122 in Bern ankommende (935) und 1128 von Bern abgehende Passagiere (900). Der Transitverkehr ist in diesen Zahlen mit je rund 25% beteiligt (50). Der Postverkehr weist 7057 kg ankommende (5389) und 7179 kg abgehende (3221) Sendungen auf, während im Fracht- verkehr 8466 kg Sendungen angekommen (5507) und 1315 kg abgegangen sind (1900).

In diesen Zahlen ist der Transitverkehr auf der Linie Basel—Bern—Lausanne—Genf inbegriffen, doch sind allein mit dem Spätkurs vom Ausland über Basel 6710 kg Fracht- sendungen in Bern eingetroffen (2393). Die Frachtmenge ab Bern ist immer noch bescheiden.



Französische Amphibienflugzeuge auf dem Flugplatz Bern.

Die von uns betriebene Fluglinie Bern—Biel—Basel weist ungefähr das gleiche Bild wie im Vorjahr auf, immerhin ist eine leichte Verkehrssteigerung festzustellen, die zum Teil durch Vorzugspreise erklärt werden kann, welche während der „Hyspa“ von uns gewährt wurden (einfaches Billet gültig auch für Rückflug bei Abstempelung).

Hervorzuheben ist die weitere Steigerung der Flugpassagierzahl Bern—Ausland und umgekehrt. Bern hat sich damit weiterhin als Alimentierungszentrum erwiesen und seine Position in dieser Richtung gestärkt.

Unsere Flugzeuge haben im Linienverkehr 1008 Flugstunden aufzuweisen mit einer Flugstrecke von 140,000 km (47,000). Diese Leistungen sind dennach gegenüber 1930 um 3mal gestiegen und erreichten eine Distanz, welche dem  $3\frac{1}{2}$ -fachen Erdumfang entspricht.

Die Kursflüge auf unsern Linien konnten im Durchschnitt aller Linien zu über 99% ausgeführt werden.

Im Berichtsjahr haben wir selbst erstmalig eine Fluglinie betrieben, die unsern Flugplatz nicht berührt. Es handelt sich um die Strecke Basel—La Chaux-de-Fonds—Lausanne—Genf,

welche als Postlinie wichtig ist und mit einem Flugzeug für zwei Passagiere befliegen wurde.

## II. Allgemeiner Flugbetrieb.

Zufolge der sechsmonatigen Inanspruchnahme unserer Flugzeuge im Linienverkehr und der ungünstigen Wetterlage während der Sommersaison ist der Platzbetrieb unserer Unternehmung etwas zurückgegangen, doch hat die allgemeine Aktivität auf dem Flugplatze erneut zugenommen. Ein Wiederholungskurs von zwei Fliegerkompagnien im März wurde allerdings regelrecht vom Schnee blockiert und konnte nur mit Mühe die Flugzeuge wiederum auf dem Luftwege dislozieren. Die Besuche schweizerischer und ausländischer Sportflieger haben sich weiterhin vermehrt; erwähnt sei der Durchflug des französischen Rekordfliegers Doret auf seinem Dewoitine-Langstreckenflugzeug, die Vorführung des ersten viermotorigen Verkehrsflugzeuges von Dornier für zehn Passagiere und von zwei französischen Schreck-Amphibien für Abflug und Landung auf Boden und Wasser.

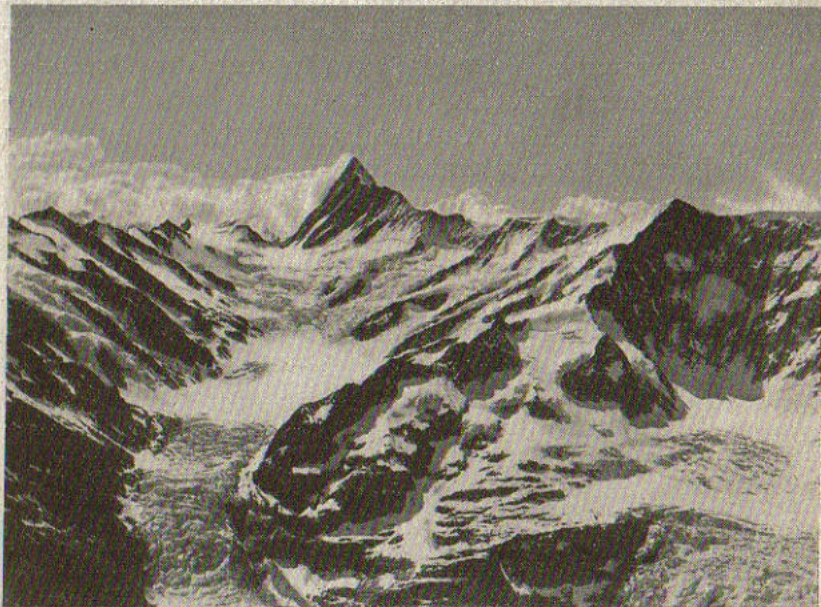
Grössere Veranstaltungen fanden keine statt, ausser dem



Flugplatz Bern mit Jungfraugruppe (Telephotaaufnahme).

im November organisierten Volksflugtag, bei welchem Anlass von den rund 3000 Zuschauern ihrer 200 Rundflüge ausführten. Diese Veranstaltung hat, wie alle früheren gezeigt, dass es dem Publikum vielfach zu umständlich ist, um nach dem Flugplatze zu gelangen. Eine endgültige Lösung der Zufahrtsstrassen wird deshalb immer dringender, insbesondere eine Verbesserung der Verbindung über Muri.

Während unsere Rund- und Alpenflüge von Bern etwas abnahmen, haben wir im Vergleich zum Vorjahr eine bedeutend intensivere Tätigkeit an auswärtigen Flugtagen aufzuweisen. So beteiligten wir uns an Veranstaltungen in Bösing (Lau-



(Fliegerphoto. Alpar Bern)  
Finsteraarhorn, Blick Eismeer/Stralegg.

pen), Büetigen, Bümpliz, Burgdorf, Dettligen, Grenchen, Hindelbank, Kerzers, Lotzwil, Olten, Schüpfen, Zollbrück, Zürich, wo wir in 411 Flügen insgesamt 1487 Passagiere ohne jeglichen Zwischenfall beförderten.

Das Unterhaltungskomitee der „Hyspa“ beorderte am 22. Juni unter Führung unseres Direktors ein Sonderflugzeug nach Mailand, um an Ort und Stelle mit dem Komiker Grock verhandeln zu können. Der Flug verlief trotz äusserst schlechter

Witterung bei der Rückreise zur vollen Zufriedenheit der Teilnehmer. Hierüber wurde s. Z. ausführlich im „Bund“ geschrieben.

Die Photoflüge und die Flüge für Schleppreklame haben gegenüber dem Vorjahre zugenommen. In der Flug-Schleppreklame konnten verschiedene grössere Aufträge erledigt werden. Diese neue Reklame hat allseitig Interesse und gute Aufnahme gefunden.

Vermehrten Betrieb brachte auch das neue Schulflugzeug des Berner Aero-Clubs, welches im Sommer angekauft wurde und auf welchem bereits zwei Schüler ihr Fliegerbrevet bestanden haben.

Ausser dem Linienverkehr haben unsere Flugzeuge total 1159 Flüge in 410 Flugstunden ausgeführt, was einer Zunahme von 43% bei den Flügen und von 64% bei den Flugstunden entspricht. Sowohl die Photo- wie die Reklameflüge waren meist von mehrstündiger Dauer, weshalb die Zahl der Flugstunden verhältnismässig mehr angestiegen ist.

Die weitere Verkehrsentwicklung ist aus der Gegenüberstellung der Ziffern über den Gesamtverkehr ersichtlich.

Es ergibt sich ein Total der Starts und Landungen von 7851 (1930 6683, 1929 3282), ein Total der abgehenden und ankommenden Passagiere von 4946 (1930 5813, 1929 2524.) Die Zunahme beträgt mithin beim Flugzeugverkehr 18%. Beim Passagierverkehr ist dagegen eine Abnahme von 16%, die aus dem Rückgang der Rundflugpassagiere zu erklären ist, festzustellen.

## Verwaltung

Im Berichtsjahr versammelte sich der Betriebsausschuss 11 mal, während der Vorstand zu einer Sitzung einberufen wurde. Die ordentliche Generalversammlung der Genossenschaft fand am 10. März 1931 in Bern statt. Nach Erledigung der statutarischen Jahresgeschäfte wurde der Vorstand um ein weiteres Mitglied in der Person des Herrn Dr. E. Mende, Bern, Zentralpräsident des A. C. S. ergänzt. Als zweiter Ersatzmann der Kontrollstelle beliebte Hr. Hs. Steiner, Verwalter, Bern. Der Vorstand wählte sodann als Mitglied des Betriebsausschusses Herrn H. Wanner, Kaufmann, Bern.

### Propaganda

Auf Grund der vorjährigen Erfahrungen waren wir auf dem Gebiete der Insertionen etwas zurückhaltend. Immerhin beteiligten wir uns im Offiziellen Flugplan der Schweiz, im Guide Aéronautique International, im Schweizerwoche Jahrbuch, im Hyspakatalog und zogen die Tagespresse anlässlich der Betriebseröffnung im Frühling und auch für die Publikation der Oster- und Pfingstflüge und anlässlich der Linienöffnung in verstärktem Masse heran.

Für Rund- und Alpenflüge wurden zahlreiche Inserate an die stadtbernerische Presse gegeben, die uns auch im Berichtsjahr durch Aufnahme von Textmitteilungen nach Möglichkeit unterstützte und wofür wir ihr auch hier den besten Dank aussprechen möchten.

Ausser den verbilligten Rundflügen an Ostern und Pfingsten, sowie anlässlich des vorerwähnten Volks-Flugtages, waren die bei verschiedenen Gelegenheiten organisierten Vereins-Flugtage von guter propagandistischer Wirkung.

Mit dem Verkehrsverein der Stadt Bern in enger Zusammenarbeit wurde die Auslandspropaganda durch Zeitungsinsertat geführt und ein farbenfrohes Plakat herausgegeben, während wir durch die Schweiz. Luftverkehrs-Union unser Propagandamaterial in der ganzen Schweiz verteilen liessen.

Es sind von uns herausgegeben worden: Der Berner Flugplan, ein Alpenflugprospekt in Tiefdruck und zwei verschiedenen Ausführungen, die eine mit ausführlichem Begleittext. Anlässlich der Hyspa wurden ferner zwei grosse Tafeln erstellt, welche für unsere Alpenflüge warben und an gut gelegener Stelle placiert werden konnten. Die Flugroutenkarte für Alpenflüge erschien in neuer Auflage, dagegen wurde das Anschlagplakat für den Luftverkehr fallengelassen, weil die Luftverkehrsunion ein solches in gleicher Weise aufgemacht, herausgibt.

An der Hyspa beteiligten wir uns nicht nur durch unsere beiden Plakate, sondern wir hatten in Zusammenarbeit mit dem Aero-Club der Schweiz in dessen Stand eine Auskunftsstelle errichtet, wo auch Flugbillette bestellt werden konnten. Desgleichen hatte es das Auskunftsbureau der Bundesbahnen in freundlicher Weise übernommen, unser Propagandamaterial aufzulegen und Platzbestellungen anzunehmen, sowie die



(Fliegerphoto Alpar Bern)  
Eiger und Wetterhorn.

Billettabstempelung durchzuführen. An beiden Stellen kamen unsere Alpenflugprospekte in grosser Zahl zur Verteilung.

Mit den Reise- und Verkehrs-Bureaux in der Stadt Bern und im Oberland sowie im Einzugsgebiet der von uns im Linienverkehr bedienten Städte wurden, wie in den Vorjahren, die besten Beziehungen unterhalten und durch diese Agenturen unser Propagandamaterial in weitgehender Weise zur Verteilung gebracht.

Für das Jahr 1932 ist eine reich illustrierte Broschüre „Mein Alpenflug“ erstellt worden.

### Finanzielles

Das Genossenschaftskapital hat im Laufe des Berichtsjahres eine Zunahme um Fr. 500 auf Fr. 310,100 erfahren.

Das diesjährige Betriebsergebnis ist etwas besser als budgetarisch vorgesehen und gestattet, die Amortisationen bis nahe an die kaufmännisch notwendige Höhe zu bringen. Die vorgesehenen Einnahmen wurden in verschiedenen Positionen übertroffen, doch sind teilweise auch die Ausgaben entsprechend der Mehrbelastung des grösseren Betriebes gestiegen. Eine Dividende auf das Genossenschaftskapital kann jedoch auch für das abgelaufene Geschäftsjahr nicht ausgerichtet werden. Die Betriebsrechnung und die Gewinn- und Verlustrechnung geben näheren Aufschluss über das finanzielle Ergebnis. Wir verweisen auf die Bilanz per 31. Dezember 1931.

### Ausblick

Wenn wir im Jahresbericht 1930 die Hoffnung aussprachen, unser Betrieb werde durch die alleinige Uebernahme der Fluglinie Basel—Bern—Lausanne—Genf und den Ausbau der Abteilungen Flug-Schleppreklame und Luft-Photographie eine Steigerung erfahren können, so ist diese Hoffnung zum grossen Teil in Erfüllung gegangen, weshalb es auch gelungen ist, ohne das im Budget für 1931 vorgesehene grosse Defizit abzuschliessen.

Der Linienverkehr und der Platzbetrieb haben sich im vorausgesehenen Rahmen abgewickelt, während unsere Unternehmung in viel stärkerem Masse als vorausgesehen, an auswärtigen Flugveranstaltungen mitwirken konnte.

Das kommende Jahr wird uns im Linienverkehr erneut Veränderungen bringen. So wird die internationale Fluglinie

von Bern nach Berlin bis Genf zurückverlängert, wodurch eine neue Verbindung Genf—Bern geschaffen wird. In Zürich soll diese Strecke zudem direkten Anschluss in der Richtung Wien—Budapest erhalten, der im Berichtsjahr allerdings leider nur mit einer längeren Wartezeit in Zürich zu erreichen war.

Unsere Unternehmung wird im kommenden Sommer die sog. Juralinie Basel—La Chaux-de-Fonds—Lausanne, welche im Berichtsjahr für Rechnung der Stadt Lausanne von uns beflogen wurde, in Eigenbetrieb nehmen, während die Strecke Lausanne—Genf der Juralinie im Anschluss an einen Frühkurs Genf—Paris aber mit einem einer befreundeten Unternehmung mit Sitz in Genf gehörenden Flugzeug betrieben werden soll. Diese Massnahme ermöglicht uns, ohne Ankauf weiterer Flugzeuge den Wünschen der Westschweiz auf möglichst gute Verbindungen in Richtung Paris nachzukommen.

Die Fluglinien Bern—Biel—Basel und Basel—Bern—Lausanne—Genf werden weiterhin durch unsere Unternehmung betrieben, so dass wir mit der Uebernahme der erwähnten Juralinie das grösste innerschweizerische Liniennetz aufweisen können. Dieses Netz wird noch ergänzt durch einen Frühkurs Lausanne—Bern, der für Lausanne den Anschluss in der Richtung Zürich—Berlin und Wien herstellen wird.

Die Netzlänge unserer Linien beträgt damit 1180 km (1931 1016).

Wenn auch die Tendenz der eidg. Behörden auf Abbau der innerschweizerischen Fluglinien und Kürzung der hierfür aufgewendeten Beiträge in vermehrtem Masse für uns spürbar wurde, so ist es doch gelungen von ihnen, wie von den kantonalen und städtischen Behörden nach wie vor tatkräftige Unterstützung zu erhalten, wofür wir an dieser Stelle den besten Dank aussprechen. Wir geben gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck, auch fernerhin auf das Wohlwollen der Behörden zählen zu dürfen.

Bern, 28. Januar 1932.

Namens des Vorstandes:

*Der Präsident:*

**F. Raaflaub.**

*Der Direktor:*

**H. Pillichody.**



### I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1931.

	Einnahmen	Ausgaben
a) 1. Rund-, Alpen-, Schul- und Sonderflüge . . .	51,308.50	
2. Linienverkehr: Passagiere und Fracht . . .	21,656.06	
Betriebs-Beiträge: Post, Basel, Biel, Lausanne, Genf . . . . .	120,966.20	
b) 1. Personal . . . . .		44,820.55
2. Mieten und Unterhalt der Anlagen . . . . .	2,000.—	22,254.30
3. Autodienst . . . . .	2,853.30	16,537.—
4. Betriebsstoffe . . . . .	6,405.85	37,263.50
5. Versicherungen . . . . .		39,044.60
6. Unterhalt der Flugzeuge . . . . .		10,271.60
7. a) Auswärtige Kosten und Linien . . . . .	10,838.60	10,871.85
b) Pilotenzulagen (Linien) . . . . .		11,147.50
8. Beiträge an Linien (Bern-Berlin) . . . . .	30,000.—	32,830.—
9. Amortisation . . . . .		75,000.—
10. Verwaltung und Propaganda . . . . .		27,388.93
11. Verschiedene Betriebsaufwendungen . . . . .		8,649.65
12. Verschiedene Vergütungen, Garagen . . . . .	13,153.41	
13. Vortrag . . . . .	76,897.56	
	<u>336,079.48</u>	<u>336,079.48</u>

### II. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1931.

Ausgaben		Einnahmen	
1. Verlustvortrag 1930 . . . . .	1,144.08	1. Beiträge:	
2. Betriebs- Ausgabenüber-		Kanton Bern . . . . .	30,000.—
schuss . . . . .	76,897.56	Stadt Bern . . . . .	45,000.—
3. Abschreibung auf Debi-		Thun und Köniz . . . . .	2,000.—
toren . . . . .	1,774.50	2. Zinsen . . . . .	1,701.25
	<u>79,816.14</u>	3. Verlustvortrag 1931 . . . . .	1,114.89
			<u>79,816.14</u>

### III. Bilanz per 31. Dezember 1931.

Aktiven		Passiven	
1. Kassa und Postcheck . . . . .	26,214.24	1. Genossenschaftskapital . . . . .	310,150.—
2. Bank . . . . .	30,632.—	2. Reserven . . . . .	400.—
3. Wertschriften . . . . .	74,646.50	3. Amortisationsfonds . . . . .	142,000.—
4. Debitoren: Kanton . . . . .	30,000.—	4. Kreditoren . . . . .	38,303.49
Diverse . . . . .	18,796.85		
5. Flugzeuge, Motoren etc. . . . .	234,304.16		
6. Automobil . . . . .	22,995.90		
7. Maschinen, Werkzeuge . . . . .	10,613.55		
8. Tankanlage . . . . .	16,769.10		
9. Mobilien . . . . .	24,766.30		
10. Gewinn und Verlust:			
Saldovortrag . . . . .	1,114.89		
	<u>490,853.49</u>		<u>490,853.49</u>

Verkehrsweis des Flugplatzes Bern 1931

### Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben heute die von der *Genossenschaft für Luftverkehr „Alpar Bern“* auf 31. Dezember 1931 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft, mit den Grundbüchern und stichprobeweise mit den Belegen oder sonstigen Ausweisen verglichen und ausnahmslose Uebereinstimmung konstatiert.

Die Additionen, soweit solche nachkontrolliert werden konnten, befinden sich in Ordnung; ebenso decken sich die in der Bilanz aufgeführten Bank- und Postcheckguthaben mit den vorliegenden Rechnungsauszügen und Befundsanzeigen. Die mit Fr. 74,646.50 (Nominalwert Fr. 76,200.—) unter den Aktiven eingestellten Wertschriften sind zum Teil bei der Berner Handelsbank, zum Teil bei der Kantonalbank von Bern deponiert. Die bezüglichen Depot-Scheine wurden uns vorgewiesen. 4 Anteilscheine der „Aviatik beider Basel“ befinden sich in direkter Verwahrung der „Alpar Bern“. Wir überzeugten uns ferner vom Vorhandensein des Barbestandes per 31. Dezember 1931 im Betrage von Fr. 523.35.

Gestützt auf diesen Befund empfehlen wir die von der „Alpar Bern“, Genossenschaft für Luftverkehr, auf 31. Dezember 1931 abgeschlossene Betriebs-, Gewinn- und Verlustrechnung, ebenso wie die Bilanz der Generalversammlung zur Genehmigung.

Bern, den 28. Januar 1932.

Die Rechnungsrevisoren:

F. Althaus. Hs. Steiner.

Bilanz			
1931	1930	1929	1928
490,853.49	490,853.49	490,853.49	490,853.49
310,150.—	310,150.—	310,150.—	310,150.—
400.—	400.—	400.—	400.—
142,000.—	142,000.—	142,000.—	142,000.—
38,303.49	38,303.49	38,303.49	38,303.49
26,214.24	26,214.24	26,214.24	26,214.24
30,632.—	30,632.—	30,632.—	30,632.—
74,646.50	74,646.50	74,646.50	74,646.50
30,000.—	30,000.—	30,000.—	30,000.—
18,796.85	18,796.85	18,796.85	18,796.85
234,304.16	234,304.16	234,304.16	234,304.16
22,995.90	22,995.90	22,995.90	22,995.90
10,613.55	10,613.55	10,613.55	10,613.55
16,769.10	16,769.10	16,769.10	16,769.10
24,766.30	24,766.30	24,766.30	24,766.30
1,114.89	1,114.89	1,114.89	1,114.89
<u>490,853.49</u>	<u>490,853.49</u>	<u>490,853.49</u>	<u>490,853.49</u>

Weder in den Rechnungen noch in der Bilanz sind irgendwelche Unregelmäßigkeiten festgestellt worden.

## Verkehrsausweis des Flugplatzes Bern 1931.

### 1. Linienverkehr.

	Flugzeuge		Passagiere		Post kg		Fracht kg		Gepäck kg	
	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an
1. Bern-Biel-Basel Linie: (537)	158	158	267	274	95	744	89	6710	1209	595
2. Bern-Zürich Linie: (12)	150	142	367	440	27*	210*	290	380	2100	2499
3. Bern-Basel Bern-Lausanne Linie: (536)	155	157	217	171	1404	4946	149	1002	943	678
	158	158	277	237	5653	1157	787	374	1349	1438
	<u>621</u>	<u>615</u>	<u>1128</u>	<u>1122</u>	<u>7179</u>	<u>7057</u>	<u>1315</u>	<u>8466</u>	<u>5601</u>	<u>5210</u>
1930.....	643	643	900	935	3221	5389	1900	5507	5312	5706
1929.....	255	255	466	534	1171	2355	338	820	—	—

\* Zufallsbeförderung

### 2. Allgemeiner Flugbetrieb.

	1929	1930	1931
Probe-, Rund- und Alpenflüge . . . . .	512	1179	1327
Schulflüge . . . . .	727	1095	1422
Ueberführungen . . . . .	294	879	1117
Passagiere . . . . .	762	1989	1348

### Gesamtverkehr.

	1929	1930	1931
Starts und Landungen . . . . .	3282	6683	7851
Abgehende und ankommende Passagiere . . . . .	2524	5813	4946
Abgehende und ankommende Post . . . . . kg	3526	9610	14236
Abgehende und ankommende Fracht . . . . . „	1158	7407	9781
Abgehendes und ankommendes Gepäck . . . . . „	—	11149	10811
davon Uebergepäck . . . . . „	319	1749	914

## Flugleistungen der „Alpar Bern“

### 1. Linienverkehr.

Jahr	Flugstunden	Linienkilometer
1929	96 $\frac{1}{2}$	13 500
1930	349	47 400
1931	1008	137 800
<u>1929—1931</u>	<u>1453<math>\frac{1}{2}</math></u>	<u>198 700</u>

### 2. Allgemeiner Flugbetrieb.

Jahr	Flüge	Flugstunden	Passagiere
1929	695	187	611
1930	810	249	1514
1931	1159	410	2595
<u>1929—1931</u>	<u>2664</u>	<u>846</u>	<u>4720</u>

Weder im Linienverkehr noch im allgemeinen Passagier-Flugbetrieb ereignete sich in diesen drei Jahren irgendein Unfall.

