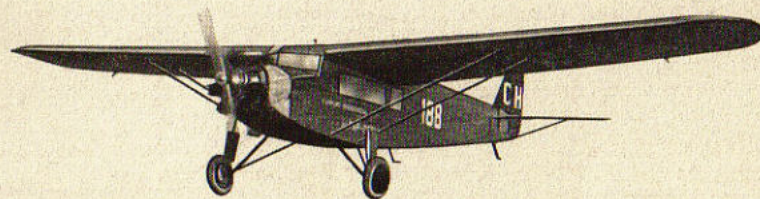




Alpar Bern

Genossenschaft für Luftverkehr



Vierter
Jahresbericht
1932

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. Stäuble, Direktor, Bern
W. 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

- Direktor: *H. Pillichody*
Stellvertreter: *W. Eberschweiler*, Betrieb
Dr. H. Aeschbacher, Verwaltung

Piloten

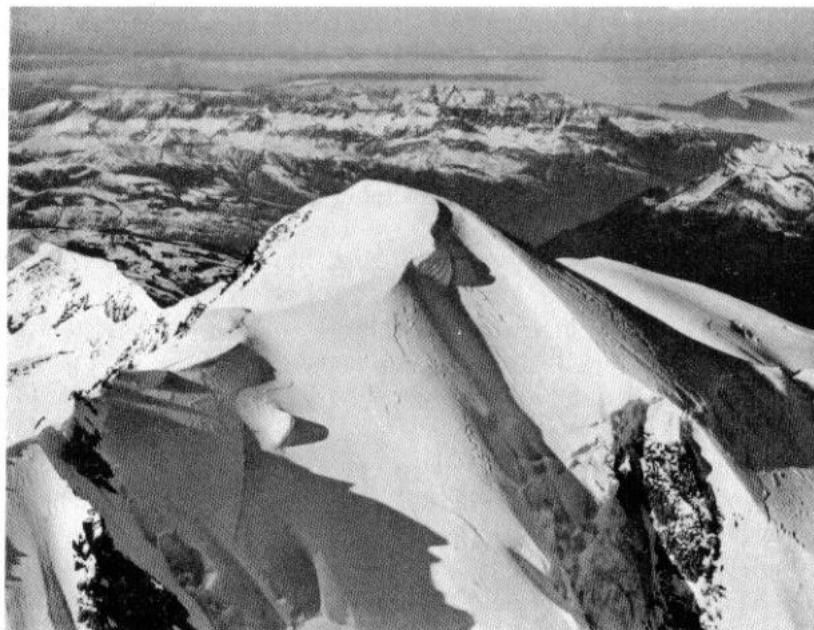
- H. Pillichody*, Chefpilot, Bern
W. Eberschweiler, Bern
P. Sauge, Freiburg
O. Schüpbach, Bern

Chefmechaniker

- A. Tschannen*, Flugplatz

Kontrollstelle

- Mitglieder: *F. O. Althaus*, Stadtbuchhalter, Bern
A. Häuppli, Sub-Direktor d. Kantonalbank Bern
Ersatz-
männer: *E. Pfirter*, Direktor, Bern
H. Steiner, Verwalter, Bern



Mont Blanc

Fliegerphoto Alpar-Bern

Nach Abschluss unseres vierten Betriebsjahres können wir mit Befriedigung feststellen, dass trotz der Ungunst der Zeitverhältnisse und der Witterung das Jahresergebnis unserer Genossenschaft den gestellten Erwartungen entspricht. Waren die Sommermonate zufolge des andauernden Regenwetters in ihren Ergebnissen unbefriedigend, so hat uns die Schönwetterperiode im Monat August und September erlaubt, neben vermehrten Rundflügen eine Anzahl Alpenflüge auszuführen. Zudem wurde dank des schönen Wetters auch die Frequenz auf den Fluglinien günstig beeinflusst.

Wie aus den Verkehrsziffern zu entnehmen ist, können wir gegenüber dem Vorjahre auf eine weitere erhebliche Zunahme des Betriebes auf dem Flugplatz Bern zurückblicken. Das Interesse für den Flugbetrieb, im besonderen für den Luftverkehr, war auch im laufenden Jahre bei der bernischen Bevölkerung sowie bei Vereinen und Verbänden erfreulich. Gerne heben wir in Anerkennung auch die uns von eidgenössischen,

kantonalen und städtischen Behörden erwiesene tatkräftige Unterstützung hervor.

Mit dem Jahr 1932 konnte der Luftverkehr der Schweiz das elfte Jahr seines Bestehens ohne einen tödlichen Unfall abschliessen, eine Tatsache, die den hohen Sicherheitsgrad unserer Luftverkehrslinien deutlicher kaum beweisen könnte.

Flugfeld, Bauten und Installationen

Im Berichtsjahre wurden während der günstigen Jahreszeit in dem an der Gürbe gelegenen Teile des Flugplatzes kleinere Planierungsarbeiten vorgenommen. In der kommenden Flugsaison soll dieser Platzteil vollständig für Start und Landung der Flugzeuge zur Verfügung stehen. Dies ist möglich, weil der Unterpächter seine Schafherde in einer geräumigen Scheuer unterbringen kann, welche zu diesem Zwecke in der Nähe des Flugfeldes erbaut wurde.

Die Zufahrtstrasse zum Flugplatz ist dank der weitgehenden Unterstützung von Kanton und Einwohnergemeinde Bern in stand gestellt worden. Mit Ausnahme der Kurven am Ausgang des Dorfes Kehrsatz ist nun die ganze Strassenlänge mit einem Oberflächenbelag versehen. Sie entspricht jetzt den Anforderungen des Verkehrs.

Wir erwähnten in unserem letzten Jahresbericht, dass eine Scheinwerferanlage dem Betrieb übergeben werden konnte, dass aber noch die Hindernis- und Rollflächenbegrenzungslichter fehlten. Wir können heute mitteilen, dass diese Installation von der Einwohnergemeinde Bern im Frühjahr 1932 einen ersten Ausbau erfahren hat. Wir beteiligten uns hierbei durch die Übernahme von zwei beweglichen Ecklichtern. Mit 16 roten Lampen auf Hausgiebeln und Leitungsmasten ist der Einflug von Süden her nun mit den für die Flugsicherheit erforderlichen Lichtsignalen versehen. Ferner sind die Flugplatzgebäude, die Hallen und der Windsackmast in gut erkennbarer Weise beleuchtet. Endlich sind die Ecken der Rollfläche mit 4 Orangelichtern gekennzeichnet worden. Diese Beleuchtungsanlage wird, mit Ausnahme der zwei mobilen Lampen (Azetylen), auf elektrischem Wege betrieben.

Sehr zweckmässig erwies sich die im letzten Herbst durch die Einwohnergemeinde Bern vor dem Verwaltungsgebäude er-



Monte Rosa

Fliegerphoto Alpar-Bern

stellte Einsteigeplattform. Die T-förmige Zementrampe erlaubt den Passagieren, trockenen Fusses zu den Flugzeugen zu gelangen. Sie erleichtert ferner das Ein- und Ausladen der Gepäck-, Post- und Frachtsendungen.

Die Flugplatzbauten, wie Flughallen, Wohn- und Verwaltungsgebäude, erfuhren im Berichtsjahre keine wesentlichen Veränderungen. Es wurden lediglich einige bauliche Ergänzungen und Installationen vorgenommen, die im Interesse des Betriebes nicht weiter hinausgeschoben werden durften. Wir erwähnen die Erstellung eines Archivs, den Ausbau der Ofenanlage in den Büros und in der Hallenwerkstätte. Im fernern wurde in der Werkstätte ein grosser Boiler installiert.

Flugzeug- und Automobilpark

Der Flugzeugpark ist im Berichtsjahre gleich geblieben wie 1931. Er umfasst demnach die Flugzeuge Stadt Bern (Fokker F XI), Jungfrau (Comte AC 8), Stadt Biel (Comte AC 4). Motoren und Zellen haben ohne Störung die Flugsaison 1932 durchgehalten. Die Stadt Biel findet jetzt in erster Linie als

Photo- und Arbeitsflugzeug Verwendung. Die beiden grösseren Flugzeuge wurden den Sommer hindurch im Liniendienst eingesetzt und haben noch im Spätherbst bei verschiedenen Alpenflügen ihre vorzügliche Eignung erneut bewiesen. Mit einer Modernisierung des Flugzeugparks muss jedoch gerechnet werden. Wir werden demnach im kommenden Betriebsjahr voraussichtlich ein neues Flugzeug anschaffen müssen.

Für den Automobilverkehr ist ein weiterer sechsplätziger Wagen erworben worden. Er dient an Stelle des früheren Wagens als Reservewagen für die Fahrten zwischen Stadt und Flugplatz. Für das Betriebsjahr 1933 wird der vorhandene Wagenpark voraussichtlich ausreichen. Dagegen ist infolge der ständigen Zunahme des öffentlichen Verkehrs zwischen Flugplatz und Stadtzentrum für das Jahr 1934 mit der Ergänzung des Wagenmaterials durch Anschaffung eines grösseren Autobus zu rechnen.

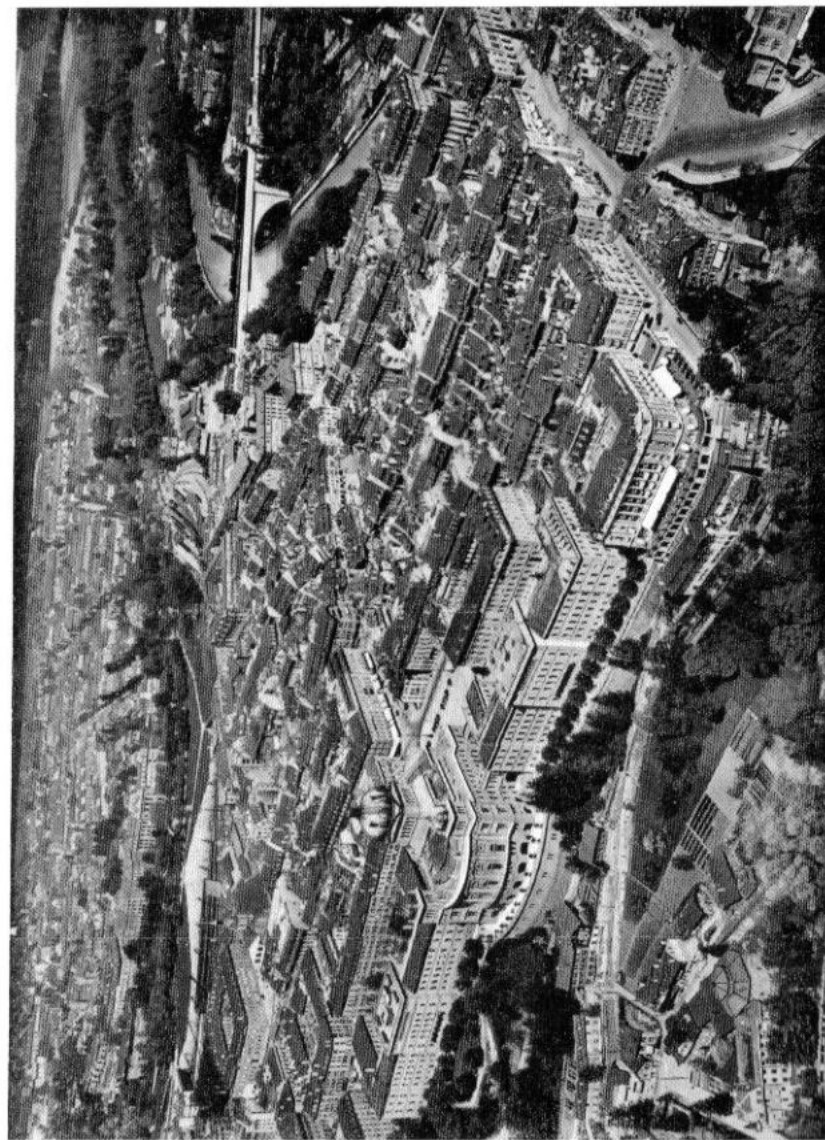
Flugbetrieb

I. Linienverkehr

Der Linienverkehr wurde wie im Vorjahr am 1. Mai aufgenommen und am 31. Oktober wiederum eingestellt. Die Betriebsdauer betrug demnach wie 1931 sechs Monate.

Die folgenden Fluglinien führten über Bern:

1. Bern-Biel-Basel, täglich durch uns in einem sogenannten Frühkurs befliegen. Der Halt in Biel war fakultativ. Anschlüsse bestanden in Richtung Paris-London und im Herbst auch in Richtung Frankfurt-Amsterdam und Berlin. Der Abendkurs von Basel her nach Bern brachte sämtliche Anschlüsse aus England-Frankreich und Westdeutschland sowie Holland und Dänemark.
2. Basel-Bern-Lausanne-Genf, täglich durch uns befliegen, mit Anschlüssen nach Marseille-Barcelona, Lyon-Paris, Lyon-Cannes.
3. Lausanne-Bern, täglich durch uns befliegen zur Herstellung des Anschlusses von Lausanne an die direkte internationale Fluglinie Genf-Berlin.
4. Genf-Bern-Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin, welche täglich durch die «Swissair» und die «Lufthansa» im Pool befliegen wurde und für Bern die wichtigen Anschlüsse in Richtung Norddeutschland und Österreich-Ungarn herstellte.



Fliegerphoto Alpar-Bern

Bern von Süden

Eine weitere Fluglinie, ebenfalls von uns betrieben, jedoch ohne Bern zu berühren, ist die Strecke Basel—La Chaux-de-Fonds—Lausanne—Genf. Diese Linie ist ihrem Charakter nach wesentlich für die Postbeförderung bestimmt und wurde mit einem kleinern Flugzeug befliegen (Type AC 4), welches uns von der Stadt Lausanne mietweise zur Verfügung gestellt wurde. Wir konnten deshalb den Ankauf eines weiteren Flugzeuges noch hinausschieben.

Auf den Fluglinien über Bern verkehrten die nämlichen Flugzeuge wie im Vorjahr, wobei die deutsche Lufthansa ausschliesslich einmotorige Maschinen, die Swissair dagegen dreimotorige eingesetzt hatte.

Im Linienvorkehr über Bern ist gegenüber dem Vorjahr (Ziffern in Klammern) eine Zunahme der Kursflüge auf 1806 (1236) oder um 46 % festzustellen. Diese ganz bedeutende Vermehrung der Kurse rührt im wesentlichen von der Neuschaffung der Anschlusslinie Lausanne—Bern mit 258 Kursen und der Verlängerung der internationalen Strecke Berlin—Bern bis Genf mit 305 Kursen her.

Der Passagierverkehr über diese Linien hat eine Zunahme von 85 % erfahren, und zwar ist die Zahl der ankommenden und abgehenden Passagiere 4176 (2250). In Berücksichtigung der vermehrten Kursflüge ergibt sich eine Netto-Zunahme im Passagierverkehr von 39 %.

Die über Bern beförderte Post erreichte ein Gesamtgewicht von 20,642 kg (14,236 kg), die Fracht ein solches von 19,985 kg (9781 kg) und das Gepäck 31,585 kg (10,811 kg). Wie im Passagierverkehr, so zeigen auch die Transportziffern für die übrige Ladung eine starke Steigerung, wobei allerdings der Transitverkehr Genf—Bern—Zürich und Basel—Bern—Lausanne in obigen Zahlen inbegriffen ist. Es kann immerhin festgestellt werden, dass im besondern der Frachtverkehr ab Bern gewichtsmässig eine erhebliche Zunahme erfahren hat.

Die von uns betriebenen Fluglinien weisen annähernd das gleiche Bild auf wie im Vorjahr. Zuzolge ausserordentlich frühen Abgangs Richtung Basel (6²⁰ Uhr morgens) sind allerdings auf dieser Strecke die Passagiere nach Biel und Basel fast völlig weggeblieben. Andererseits hat aber der Passagierverkehr nicht nur auf der Strecke Bern—Zürich, sondern auch von Bern nach Lausanne wesentlich zugenommen; auf letzterer



Fliegerphoto Alpar-Bern

Bern von Osten

Linie nicht zuletzt wegen der für die Dauer des Comptoir Suisse im September gewährten Tarifiereduktionen.

Die Auslandspassagiere von und nach Bern haben im Vergleich zum Vorjahr weiterhin zugenommen.

Unsere Flugzeuge haben im Linienverkehr bei 1188 Flugstunden (1008) eine Flugstrecke von rund 166,000 km (138,000) zurückgelegt oder 28,000 km mehr als im Vorjahr. Es wurde somit ohne jeglichen Unfall eine Distanz zurückgelegt, welche dem 4fachen Erdumfang entspricht.

Die Kursflüge konnten im Durchschnitt aller Linien zu 97 % ausgeführt werden, ein Resultat, das, in Anbetracht der ungünstigen Wetterlage in den Monaten Mai—Juli, befriedigend ist.

Dank der Unterstützung des eidgenössischen Luftamtes war es uns möglich, in der Zeit vom 15. November bis 31. Dezember einen Winterluftverkehr auf Bestellung zwischen Bern und Genf zu organisieren. Diese Flüge vermittelten in Genf Anschlüsse in Richtung Marseille und Lyon-Paris. Unter Anwendung der Radiotelegraphie (eine entsprechende Einrichtung war in unser Flugzeug «Stadt Bern» eingebaut worden) konnten trotz nebligen Wetters bei teilweise sehr schlechter Sicht insgesamt 11 Kurse programmässig ausgeführt werden. Wir hoffen, diesen Versuch auf Grund der gemachten Erfahrungen weiter ausbauen zu können.

II. Allgemeiner Flugbetrieb

Wie im Vorjahre, so waren auch im Sommer 1932 unsere Flugzeuge durch den Linienverkehr voll beansprucht, so dass sich unsere übrige Flugtätigkeit auf die Sonntage konzentrieren musste. Dagegen hat der Sportflugbetrieb eine weitere Steigerung erfahren durch vermehrte Schulflüge des Berner Aero-Club. Neu ist die auf den Flugplatz verlegte Schulung der Segelflieger, welche unter Anwendung einer Autowinde rund 800 Flüge ausführten und Leben brachten.

Unter den Besuchen auswärtiger Flieger sind zu vermerken zweimalige längere Aufenthalte des Präsidenten der de Havilland Aircraft Company (England), welcher mit Angehörigen zum Sportaufenthalt in die Schweiz flog, und die Vorführung eines neuen Touristikflugzeuges Typ Monospar der General Aircraft

Company, einer mit Schweizerkapital und Schweizern arbeitenden Flugzeugfabrik in England.

An besondern Anlässen seien erwähnt ein Flugtag am 12. Juni unter Mitwirkung der freisinnig-demokratischen Partei und der zweite schweizerische Sportfliegertag, veranstaltet vom Berner Aero-Club am 11. September.

Es war ein glücklicher Gedanke der Leitung des Theatervereins, für seine Tombola auch Rund- und Alpen- sowie Streckenflüge im In- und Ausland als Preise auszusetzen. Die Rundfluggewinner, ca. 100 an der Zahl, flogen am 3. Juli, während die Lose für Alpen- und Streckenflüge den ganzen Sommer durch Gültigkeit hatten.

Wie im Vorjahre fanden am 1. August die Nachtflüge zur Besichtigung der beleuchteten Bundesstadt beim Publikum grossen Anklang. Einsetzender Regen nötigte leider zu frühzeitiger Einstellung des Flugbetriebes.

An Stelle eines «Volksflugtages» sind von uns im November und Dezember verbilligte Rundflüge veranstaltet worden.

In den Monaten August, Oktober und November sind mehrere gut gelungene Alpenflüge ausgeführt worden, so verschiedentlich ins Matterhorngebiet und erstmalig bei prächtigem Wetter als Spitzenleistung über das Montblancmassiv.

Grössere Zurückhaltung des Publikums brachte es mit sich, dass das Interesse an Flugtagen ausserhalb von Bern im Berichtsjahre nicht sehr gross war. Immerhin beteiligten wir uns an folgenden Veranstaltungen: Winterflugtag auf dem gefrorenen Lac de Joux (14. Februar) bei le Sentier und Le Pont; Grenchen (3. Juli); Bümpliz (21. August); Laupen (28. August); Wichtrach (4. September) und Lyss (16. Oktober).

Ein am 17. April in Scheunenberg organisierter Flugtag musste wegen ungünstigen Zustandes des Terrains abgebrochen werden, nachdem unser Flugzeug AC 8 bei einer Landung eine Beschädigung erlitten und abtransportiert werden musste.

Insgesamt haben unsere Piloten und Flugzeuge an auswärtigen Flugtagen in 139 Flügen 553 Passagiere befördert.

Wir möchten hier auch die Ausführung eines Sonderfluges an einem Junisonntag von Bern über Lausanne nach Lyon erwähnen. Dies ist ein Beispiel dafür, dass das Flugzeug in dringenden Fällen über grössere Distanzen gute Dienste als Lufttaxi leistet.

Auf dem Gebiete der Luftphotographie und der Schleppreklame konnte leider der erhoffte Erfolg nicht erreicht werden. Die Gründe dafür sind vor allem in der gegenwärtigen Wirtschaftslage zu suchen.

Die gesamte Tätigkeit unseres Betriebes auf dem Gebiete der Rund-, Alpen- und Sonderflüge ergibt bei 491 Flügen (1159) insgesamt 183 Flugstunden (410). Der Rückgang ist auf die verschiedenen vorstehend erwähnten Gründe zurückzuführen.

Die Verkehrsentwicklung auf dem Flugplatze Bern ist aus einer Gegenüberstellung der Ziffern des Gesamtverkehrs ersichtlich. Es ergibt sich nämlich ein Total der Starts und Landungen von 10,365 (7851), ein Total der abgehenden und ankommenden Passagiere von 6715 (4946). Die Zunahme beträgt demnach beim Flugzeugverkehr 32% und beim Passagierverkehr 35%.

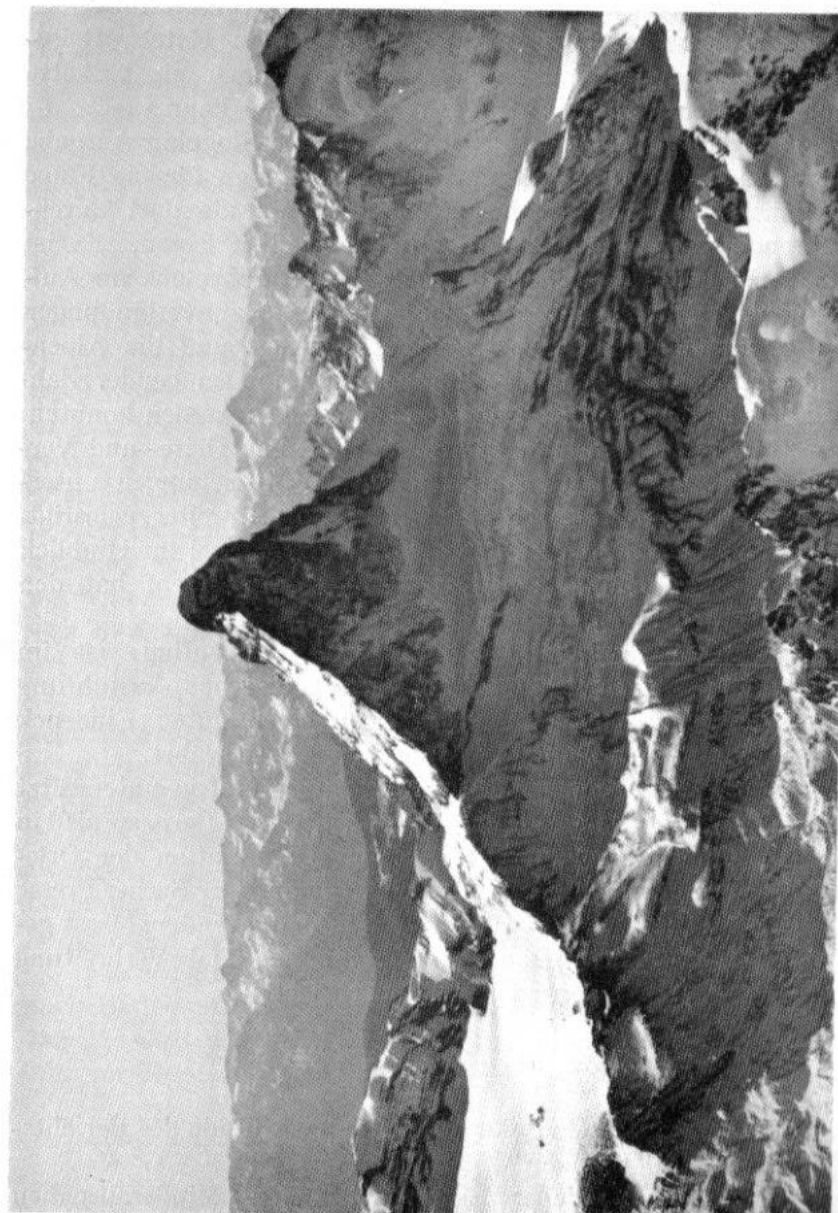
Verwaltung

Die dritte ordentliche Generalversammlung der Genossenschaft fand am 16. Februar in Bern statt. Nach Erledigung der Jahresgeschäfte wurde der Vorstand einstimmig für eine weitere Amtsdauer von drei Jahren bestätigt. Andererseits bestätigte der Vorstand den Betriebsausschuss in bisheriger Zusammensetzung für eine neue Amtsdauer von ebenfalls drei Jahren. Der Betriebsausschuss versammelte sich im Berichtsjahr 9mal, während der Vorstand zu zwei Sitzungen einberufen wurde.

Propaganda

Unsere Propaganda hielt sich im Berichtsjahre im üblichen Rahmen. Durch engere Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Luftverkehrs-Union, Zürich (S. L. U.), gelangten unsere Mitteilungen in die Presse der ganzen Schweiz.

Für den Linienverkehr und die Rund- und Alpenflüge wurde das Presseinserat stark herangezogen. Wir gingen dabei erstmalig mit gutem Erfolg vom lokalbernischen Rayon ab und bearbeiteten speziell auch Basel und Lausanne. Von guter propagandistischer Wirkung waren die verbilligten Comptoirflüge nach Lausanne und die Rundflüge aus der Theaterlotterie in Bern.



Fliegerphoto Alpar-Bern

Matterhorn

Die Auslandspropaganda wurde wiederum gemeinsam mit dem Verkehrsverein der Stadt Bern geführt. Auf Grund unserer Erfahrungen haben wir ein neues Plakat in Vorbereitung, das sich in kleinerem Format zum Aushängen in Hotels, Reisebüros usw. eignet und in Verkleinerung auch als Etikette zum Aufkleben auf Koffer verwendet werden kann.

An Drucksachen haben wir den Berner Flugplan Ausgabe Sommer und Herbst und einen Winterflugplan für die Flüge zwischen Bern und Genf, im Anschluss an die dort durchführenden internationalen Fluglinien erstellen lassen. Es ist uns auch gelungen, den Verlag eines Berner Fahrplans zur Aufnahme der wichtigsten Fluglinien neben den Bahnverbindungen zu gewinnen. Die Prospekte für Alpenflüge und die Alpenflugkarte waren vom Vorjahre her noch in genügender Zahl vorhanden, so dass Neudrucke hier umgangen werden konnten.

Wie in den Vorjahren haben wir mit den Reise- und Verkehrsbüros unseres Einzugsgebietes gute Beziehungen unterhalten und durch verschiedentliche Besuche weiter gefestigt. Eine Bearbeitung der Reisebüros der Stadt Basel im Hinblick auf unsere Fluglinie Basel—Bern—Lausanne—Genf hat den gewünschten Erfolg gebracht.

Die angekündigte Broschüre «Mein Alpenflug» ist im Berichtsjahr erschienen und hat ihrer gediegenen Ausführung und des interessanten Inhalts wegen einen guten Eindruck erweckt und sich dadurch propagandistisch bewährt.

In unserer Propaganda wurden wir tatkräftig unterstützt durch die Direktion des offiziellen Verkehrsbüros Bern, speziell in der Auslandspropaganda und bei der Organisation der Ortsgruppe Bern der Schweiz. Luftverkehrsunion. Der Berner Presse sei hier besonders gedankt für das uns in weitgehendem Masse gewährte Entgegenkommen durch Aufnahme und Verbreitung unserer Flugberichte und Betriebsnachrichten.

Finanzielles

Das Genossenschaftskapital beträgt auf Ende des Berichtsjahres 310,200 Franken.

Dank verschiedener Einsparungen und Minderausgaben konnte die Rechnung des Betriebes trotz verminderter Einnahmen bei den Rund- und Alpenflügen etwas günstiger ge-

staltet werden, als im Budget vorgesehen. Hiervon liessen wir vor allem die Amortisationen profitieren, die jedoch die kaufmännisch notwendige Höhe immer noch nicht erreicht haben. In Anbetracht dessen muss auch für das Berichtsjahr von der Ausschüttung einer Dividende auf das Genossenschaftskapital abgesehen werden. Über das finanzielle Ergebnis geben die Betriebs- und die Gewinn- und Verlustrechnung näheren Aufschluss. Sodann verweisen wir noch auf die Bilanz per 31. Dezember 1932.

Ausblick

Unsere Unternehmung tritt mit dem Jahre 1933 in ihr fünftes Betriebsjahr ein. Wenn sich auch das 1929 und 1930 beschaffte Flugzeugmaterial ausgezeichnet bewährt hat, so ist festzustellen, dass die Technik des Flugzeugbaues inzwischen grosse Fortschritte zu verzeichnen hat. Flugzeuge gleicher Grösse und Motorenstärke wie die unsrigen zeigen als Neukonstruktionen hauptsächlich zwei Verbesserungen: sie sind schneller und wirtschaftlicher. Mit gleichen Motorleistungen werden mehr Passagiere mit grösserer Geschwindigkeit befördert. Das sind wesentliche Faktoren für die mit allen Mitteln anzustrebende Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs.

Nach Möglichkeit müssen wir versuchen, diese Fortschritte auch in unserem Betriebe auszunützen, weshalb wir beabsichtigen, im kommenden Jahre auf der Jura-Fluglinie ein modernes, rasches und wirtschaftlicheres Flugzeug (für 2—3 Passagiere) einzusetzen. Wir sind zu einer Neuanschaffung gezwungen, weil das uns bisher mietweise zur Verfügung gestellte Flugzeug für diese Linie nicht mehr erhältlich ist und den Anforderungen des Verkehrs auch nicht mehr voll entspricht.

Das Flugliniennetz und die Auslandsverbindungen von und nach Bern werden für 1933 gleich bleiben wie im Berichtsjahre, dagegen wird die 1932 bis Genf verlängerte Berliner Linie wiederum mit Bern als Ausgangs- und Endpunkt befliegen werden.

Bern, 24. Januar 1933.

Namens des Vorstandes,

Der Präsident: **F. Raaflaub.**

Der Direktor: **H. Pillichody.**

I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1932

	Einnahmen	Ausgaben
a) 1. Rund-, Alpen-, Schul- und Sonderflüge . . .	29,546. 62	
2. Linienverkehr: Passagiere und Fracht . . .	30,348. 60	
Betriebs-Beiträge: Post, Basel, Biel, Lausanne	180,409. 95	
b) 1. Personal		53,322. —
2. Mieten und Unterhalt der Anlagen	3,778. 90	25,895. 10
3. Autodienst	5,978. 60	22,182. 20
4. Betriebsstoffe	7,292. 44	42,895. 50
5. Versicherungen		36,788. 30
6. Unterhalt der Flugzeuge		17,396. 05
7. a) Auswärtige Kosten und Linien.		18,002. 25
b) Charterungen		16,494. 30
c) Pilotenzulagen		17,322. 85
8. Amortisationen		64,000. —
9. Verwaltung und Propaganda		27,587. 42
10. Verschiedene Betriebsaufwendungen		10,048. —
11. Verschiedene Vergütungen, Garagen	17,928. 66	
12. Betriebsausgabenüberschuss	76,650. 20	
	351,933. 97	351,933. 97

II. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1932

	Ausgaben		Einnahmen
1. Verlustvortrag 1931	1,114. 89	1. Beiträge:	
2. Betriebsausgabenüber-		Kanton Bern	30,000. —
schuss	76,650. 20	Stadt Bern	45,000. —
3. Zuschuss an die Reserven	600. —	Stadt Thun	1,000. —
4. Aktiv-Saldo	1,117. 21	2. Zinsen	3,482. 30
	79,482. 30		79,482. 30

III. Bilanz per 31. Dezember 1932

	Aktiven		Passiven
1. Kassa	3,580. 95	1. Kapital	310,250. —
2. Postcheck	34,475. 79	2. Reserven	1,000. —
3. Bank	30,363. —	3. Amortisationsfonds	206,000. —
4. Wertschriften	130,267. 25	4. Kreditoren	36,381. 56
5. Flugzeuge, Motoren etc.	234,304. 16	5. Gewinn und Verlust	1,117. 21
6. Automobile	22,995. 90		
7. Maschinen, Werkzeuge	12,733. 85		
8. Tankanlage	16,769. 10		
9. Mobilien	29,008. 15		
10. Debitoren	40,250. 62		
	554,748. 77		554,748. 77

Bericht der Kontrollstelle

Die unterzeichneten Rechnungsrevisoren haben heute die von der Alpar-Bern, Genossenschaft für Luftverkehr, auf 31. Dezember 1932 abgeschlossene, das Rechnungsjahr 1932 umfassende Jahresrechnung geprüft und sowohl die Betriebs- als auch die Gewinn- und Verlustrechnung, ebenso wie die Bilanz, richtig und mit den Grundbüchern übereinstimmend gefunden.

Wir überzeugten uns ferner von der Richtigkeit des in der Bilanz aufgeführten Kassabestandes und konstatierten Übereinstimmung des Postcheckguthabens mit dem zudienenden Postausweis. Die Bankguthaben decken sich mit den vorliegenden Bankauszügen, ebenso wie die nominell Fr. 134,470.75 betragenden Wertschriften durch Depotscheine der Kantonalbank von Bern und der Berner Handelsbank richtig belegt sind. Eine grössere Anzahl Stichproben zwischen Ausgaben und zugehörigen Belegen ergaben ebenfalls vollständige Übereinstimmung, ebenso die stichprobenweise Prüfung der Additionen.

Gestützt auf diesen Befund, beantragen wir der Generalversammlung Genehmigung der vorliegenden Jahresrechnung unter bester Verdankung an die leitenden Organe.

Bern, den 24. Januar 1933.

F. Althaus.

A. Häuptli.

Verkehrsausweis des Flugplatzes Bern 1932

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	157	154	158	223	45	1,110	840	5,970	1,260	1,073
2. Bern-Zürich Bern-Genf Linie 12 (41)	157	152	745	830	997	1,394	1962	4,024	6,243	7,181
3. Bern-Basel Linie 536	149	156	463	409	641	1,041	2959	1,217	3,764	3,417
4. Bern-Lausanne Linie 536	153	157	210	174	2698	4,564	570	276	1,445	648
5. Bern-Lausanne Linie 535	157	156	328	329	4513	2,587	539	148	1,337	2,662
	128	130	181	126	789	263	1470	10	1,378	1,177
	901	905	2085	2091	9683	10,959	8340	11,645	15,427	16,158

Winterdienst 15. November bis 31. Dezember 1932

Bern-Lausanne-Genf											
	10	10	7	10	—	—	44	—	80	178	
1931	621	615	1128	1122	7179	7,057	1315	8,466	5,601	5,210	
1930	643	643	900	935	3221	5,389	1900	5,507	5,312	5,706	
1929	255	255	466	534	1171	2,355	338	820	—	—	

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	1929	1930	1931	1932
Probe-, Rund- und Alpenflüge	512	1179	1327	1,299
Schulflüge	727	1095	1422	2,137
Überführungen	294	879	1117	867
Passagiere	762	1989	1348	1,261

Gesamtverkehr

	1929	1930	1931	1932 ¹⁾
Starts und Landungen	3282	6,683	7,851	10,365
abgehende und ankommende Passagiere	2524	5,813	4,946	6,715
Abgehende und ankommende Post . . kg.	3526	9,610	14,236	20,642
Abgehende und ankommende Fracht . *	1158	7,407	9,781	20,029
Abgehendes und ankommendes Gepäck *	—	11,149	10,811	31,585

¹⁾ Inkl. Winterverkehr.

Flugleistungen der «Alpar Bern» 1929—1932

1. Linienverkehr

2. Allgemeiner Flugbetrieb

Jahr	Flugstunden	Linienkilometer	Flüge	Flugstunden	Passagiere
1929 . . .	96 $\frac{1}{2}$	13,500	695	187	611
1930 . . .	349	47,400	810	249	1514
1931 . . .	1008	137,800	1159	410	2595
1932 . . .	1187 $\frac{1}{2}$	166,000	498	183	1383
1929—1932	2640	364,700	3162	1029	6103