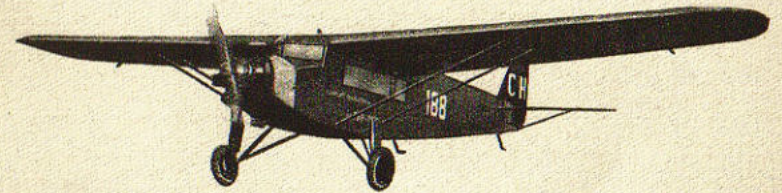




Alpar Bern

Genossenschaft für Luftverkehr



Fünfter
Jahresbericht

1933

ORGANE

Vorstand

Präsident: *F. Raaflaub*, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Mitglieder: *E. Amstutz*, Stadtpräsident, Thun
P. Bähni, Industrieller, Biel
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
E. v. Mühlernen, 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
E. Vögthl, 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. Mühlernen, Kaufmann, Bern
H. Wanner, Kaufmann, Bern

Direktion

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

Piloten

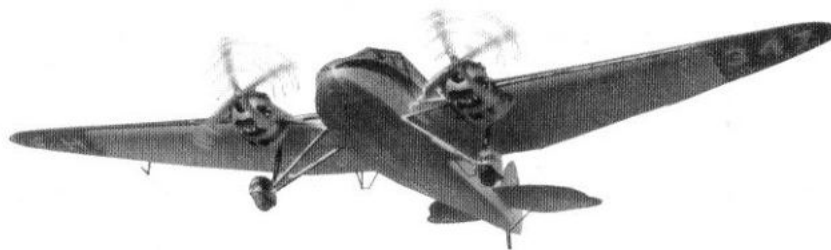
H. Pillichody, Chefpilot, Bern
W. Eberschweiler, Bern
P. Sauge, Freiburg
O. Schüpbach, Bern

Chefmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Kontrollstelle

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



Mit dem Jahre 1933 haben wir unsere fünfte Betriebsperiode beendet. Wenn wir uns am Schlusse dieses halben Dezenniums zurückversetzen in die Zeiten des Anfangs, in den Sommer 1929, als wir mit einem Flugzeug den Linienverkehr (dreimal in der Woche) über Biel nach Basel eröffneten, als die große Halle auf dem Belpmoos noch im Bau und wir daher auf das «Biderhaus» angewiesen waren, kurz als es an allen Ecken und Enden noch recht provisorisch aussah, so können wir uns heute doppelt freuen über die Entwicklung, die unsere Genossenschaft als Flugverkehrs-Unternehmung genommen hat und über die Bedeutung, die dem Flugplatze der Bundesstadt in immer steigendem Maße zukommt. Mit Befriedigung erfüllt uns besonders die Feststellung, daß das Verkehrsergebnis aus unseren Fluglinien und unserem übrigen Flugbetrieb trotz der wirtschaftlich schwierigen Zeiten gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden konnte. Dies beweist zur Genüge das zunehmende Vertrauen des Publikums zum Flugzeug.

Wir geben hier der Hoffnung Ausdruck, daß die Unterstützung, welche die eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Behörden dem Luftverkehr angedeihen lassen, weitere Früchte tragen wird, und daß nicht die Ungunst der Zeitverhältnisse zu Maßnahmen führt, die auch die Entwicklung des jüngsten Verkehrsmittels nachteilig beeinflussen müßten.

Daß wir 1933, das Jahr der Verkehrskatastrophen, ohne jeglichen Unfall wie die vorangehenden Jahre abschließen konnten, sei an dieser Stelle besonders vermerkt.

Flugfeld, Bauten, Installationen

Wie im Bericht 1932 vorausgesehen, stand uns 1933 erstmalig das ganze Flugplatzareal für Start und Landung zu Verfügung. Kleinere Bodenbewegungen zum Ausgleich von Senkungen sind jedoch auch inskünftig noch erforderlich, wenn Bern den Ruf eine der qualitativ besten Flugplatzpisten Europas zu besitzen, nicht wieder verlieren soll.

Die 1932 erstellte Nachtbeleuchtungsanlage war im Berichtsjahre mehrmals in Betrieb, sie konnte auch für militärische Nachtflugübungen verwendet werden.

Die Einwohnergemeinde Bern hat im Laufe des Sommers verschiedene Arbeiten an den Gebäuden ausführen lassen. Vor allem wurde das vom Berner Aero-Club an die Gemeinde abgetretene « Oskar-Bider-Haus » instand gestellt, durch Eternitverkleidung der Vorder- und Rückwand und Abänderung der Tore.

In der großen Flughalle wurde der an die Werkstätte anstoßende Revisionsraum durch Verschalen heizbar gestaltet, was erst die richtige Ausführung der Winterarbeiten ermöglicht hat, und schließlich wurde zur Unterbringung der Feuerwehr-Gerätschaften und des Scheinwerfers neben der Flughalle ein kleiner Schuppen erstellt.

Es dürfte zweckmäßig sein, wenn für die nächste Zeit die Erweiterung der Rollplattform vor der Flughalle ins Auge gefaßt wird, auch wird bei weiter zunehmendem Verkehr die Projektierung eines Aufnahmegebäudes, wie sie auf den größeren Flugplätzen bestehen, nicht zu umgehen sein.

Flugzeug- und Automobilpark

Der Flugzeugpark erfuhr im Berichtsjahr eine Ergänzung durch den Ankauf des zweimotorigen Klein-Verkehrs-Flugzeuges Monospar Type St 4. Es handelt sich dabei um die Konstruktion eines Schweizer Ingenieurs, die in England auf den Markt gebracht wird. Dieses neue Flugzeug wurde vorwiegend für den Dienst auf der Jura-Flugstrecke (Basel—La Chaux-de-Fonds—Lausanne—Genf) eingesetzt. Wir haben uns zum Ankauf dieses Flugzeuges entschlossen, weil uns das Eidg. Luftamt nicht nur die Anregung dazu gegeben hat, sondern auch in verdankenswerter Weise Amortisationsbeiträge dafür leistet. Unsere übrigen Flugzeuge wurden in der nämlichen Weise eingesetzt wie bisher, d. h. « Stadt Bern » und « Jungfrau » vor allem im Linienverkehr und für Rund- und Alpenflüge und « Stadt Biel » für Photoflüge und als Dienstmaschine.

Die durchgreifende Modernisierung unseres Flugzeugparks auf ökonomisch günstigere und vor allem raschere Flugzeugtypen muß

heute schon ins Auge gefaßt werden, um den Betrieb den jetzigen Anforderungen an den Luftverkehr anzupassen und zugleich einen Schritt weiter in Richtung der Wirtschaftlichkeit machen zu können.

Vom Automobilbetrieb ist zu melden, daß der im letzten Jahre angekaufte ältere Sechsplätzerwagen inzwischen durch einen andern ersetzt worden ist. Die Neuanschaffung eines größeren Omnibus ist durch die Zunahme des Verkehrs nach dem Flugplatz dringend geworden. Wir werden im kommenden Jahre, wie schon 1932 vorausgesehen, einen Omnibus anschaffen, der mindestens 25 Fahrgästen Platz bietet, nachdem unser Fordomnibus über 150 000 Kilometer geleistet hat.

Flugbetrieb

I. Linienverkehr

Der Linienverkehr über Bern wurde wie 1932 am 1. Mai aufgenommen und am 31. Oktober eingestellt. Somit betrug die Betriebsdauer wiederum 6 Monate.

Folgende Fluglinien führten über Bern:

1. Lausanne—Bern, täglich durch uns befliegen zur Herstellung des Anschlusses von Lausanne an die Fluglinie Bern—Berlin.
2. Bern—Basel mit fak. Halt in Biel, täglich durch uns befliegen. Diese Linie vermittelte in Basel in beiden Richtungen den Anschluß Paris—London und Rheinland—Amsterdam.
3. Basel—Bern—Lausanne—Genf, täglich durch uns befliegen mit Anschlüssen nach und von Marseille—Barcelona und Lyon—Paris.
4. Bern—Zürich—Stuttgart—Halle/Leipzig—Berlin, täglich durch « Swissair » und « Lufthansa » befliegen mit Anschlüssen nach und von Norddeutschland—Skandinavien sowie ab Zürich nach und von München—Wien—Budapest—Balkan.
5. Bern—Zürich—St. Gallen. Neue Strecke, befliegen durch uns in Verbindung mit « Aero St. Gallen », die der Ostschweiz den Anschluß an die Flugkurse nach der Westschweiz—Spanien vermittelte und ab Bern eine wichtige Mittags-Postverbindung war.

Außerdem befliegen wir folgende Fluglinien, die Bern nicht berührten:

1. Basel—La Chaux-de-Fonds—Lausanne—Genf, täglich als Postverteilungslinie.
2. Lausanne—Genf, in Verbindung mit « Aérotrafic S. A. » Genf, täglich als Anschlußlinie für Lausanne an die Strecke Genf—Paris.

Die im Linienverkehr eingesetzten Flugzeugtypen waren mit wenig Ausnahmen die nämlichen wie im Vorjahr. Als solche sei besonders erwähnt die Type « Ju 52 » der « Lufthansa », ein Ganz-Metall-

flugzeug von 30 Meter Spannweite, dreimotorig und mit einer Passagierkabine für 16 Personen. Dieses Flugzeug kam im Herbst mehrmals nach Bern und konnte nur mit größter Vorsicht in der Flughalle garagiert werden, weil seine Spannweite nur einige Zentimeter geringer ist als die Hallenbreite!

Ueber den Linienverkehr ist folgendes zu sagen. (Ziffern in Klammern beziehen sich auf 1932.):

Die Zahl der Kursflüge betrug 1877 (1806), mithin ist eine Zunahme von 4 % (46 %) zu verzeichnen. Die Zunahme rührt her von der Verlängerung der Betriebsdauer der Linie Lausanne—Bern von 5 auf 6 Monate, während der Ausfall der Etappe Bern—Genf durch die neue Linie Bern—Zürich—St. Gallen ausgeglichen wurde.

Der Abgangs-/Ankunftsverkehr hat um 257 Personen oder um 16 % gegenüber dem Jahre 1932 zugenommen. Im Total ergibt sich statistisch scheinbar eine Abnahme des Passagierverkehrs, weil die Etappe Genf—Bern der Strecke nach Berlin ausfiel und Bern wiederum Abgangsstation der Berliner Linie wurde, was den Durchgangspassagierverkehr um die Passagiere Genf—Zürich verminderte. Eine erfreuliche Entwicklung des Passagierverkehrs ist in dem Sinne festzustellen, daß der Auslandspassagier gegenüber dem Inlandspassagier noch mehr in den Vordergrund getreten ist. War das Verhältnis von Inlandspassagier zum Auslandspassagier z. B. 1931 noch wie 4,4 : 1, so betrug es 1933 1,5 : 1, wobei die Auslandspassagiere von 140 auf 750 Personen anstiegen. Dies ist wohl der beste Beweis für die wesentliche Bedeutung Berns im internationalen Luftverkehr.

Die Postbeförderung über Bern verzeichnet ein Totalgewicht von 33 110 kg (20 642 kg) oder 60 % Zunahme, und die Frachten ein solches von 12 998 kg (19 985 kg) Abnahme 35 %.

Im Frachtverkehr wirkt sich ganz besonders die Kontingentierung des Warenverkehrs mit dem Auslande ungünstig aus. Betroffen sind vor allem die Blumensendungen aus Holland, die stets einen hohen Prozentsatz der Luftfracht ausmachen.

Die nähern Details über den Verkehr des Flugplatzes werden übrigens jeweilen durch das Statistische Amt der Stadt Bern in freundlicher Weise in den Vierteljahresberichten publiziert.

Das allgemeine Bild des Linienverkehrs über Bern ist das nämliche wie 1932. Mit Ausnahme der Späterlegung des Kurses Bern—Basel von 6.20 auf 9.00 und der Neuschaffung des Abganges nach Zürich—St. Gallen um 14.15 sind Abgänge und Ankünfte nahezu unverändert geblieben.

Im Linienverkehr haben unsere Piloten und Flugzeuge bei 1253 Flugstunden (1188) insgesamt rund 180 000 km zurückgelegt (166 000). Seit Betriebsbeginn können wir demnach mehr als 500 000 Strecken-

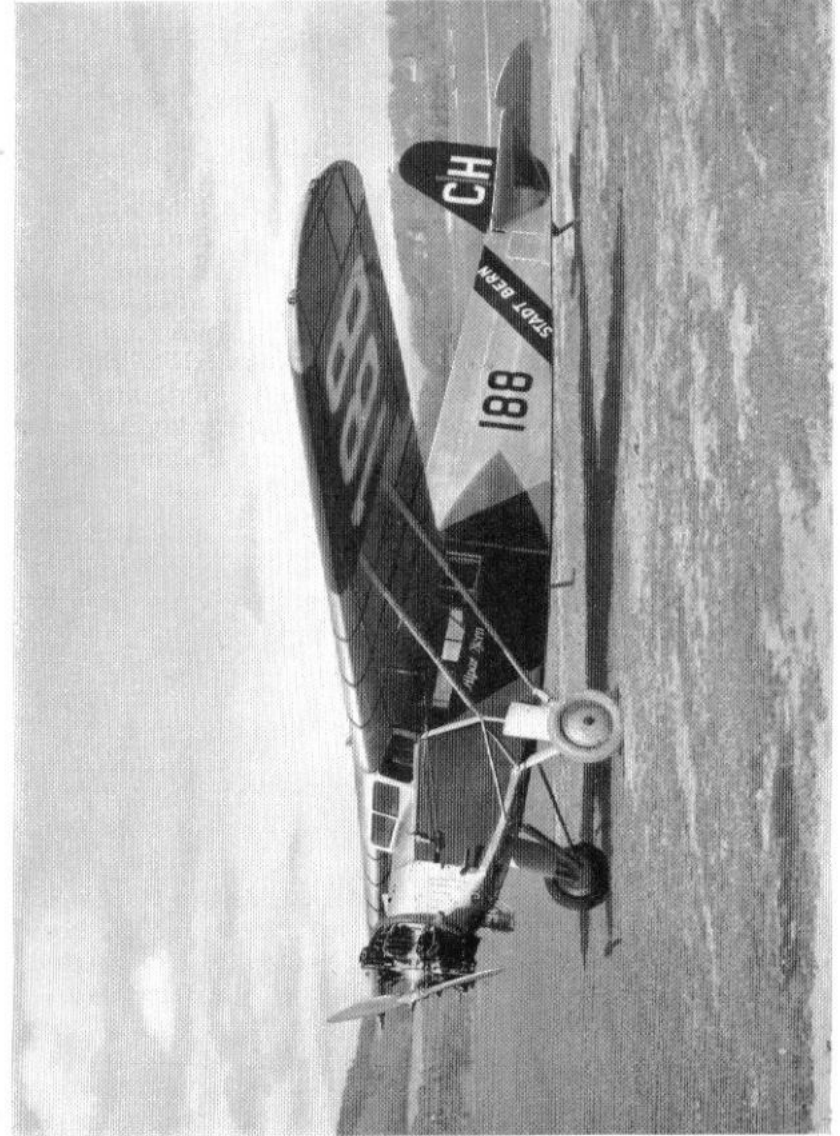


Photo Alpar-Bern

Unser Fokker-Flugzeug „Stadt Bern“ im neuen Gewande

kilometer verzeichnen, die ohne Unfall geflogen wurden. — Die Regelmäßigkeit des Verkehrs betrug 99 %. Damit ist das heute im Luftverkehr mögliche Maximum während der Sommersaison erreicht. Die Leistung stellt besonders unsern Piloten das beste Zeugnis aus.

Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die Tabelle am Schlusse des Berichtes.

II. Allgemeiner Flugbetrieb

Die starke Beanspruchung unserer Flugzeuge im Linienverkehr veranlaßte uns zu größerer Zurückhaltung bei Einsatz der Maschinen im Rundflugbetrieb und besonders bei der Teilnahme an auswärtigen Flugtagen. Wenn es uns trotzdem gelungen ist, ein finanziell besseres Resultat als vorgesehen herauszuwirtschaften, so verdanken wir dies zum Teil auch dem verstärkten Photobetrieb, der ausschließlich mit der « Stadt Biel » bestritten werden konnte. Hervorheben möchten wir an dieser Stelle einen uns in freundlicher Weise vom Kanton erteilten Auftrag zur Erstellung von Fliegerbildern aus der Bielerseegegend sowie einen größeren Photoauftrag der Gemeinde Biel.

Wie der Rundflugbetrieb so war auch der Betrieb bei den Sportfliegern ungefähr gleich groß wie im Vorjahr. Dagegen haben die Segelflieger, die ihre Uebungen an Samstagen und Sonntagen abhalten, mit 1400 Starten einen bedeutend lebhafteren Betrieb gebracht. Die Evolutionen der motorlosen Flugzeuge finden auch beim Publikum, für welches das Fliegen ohne Motor etwas Neuartiges ist, großes Interesse.

Unter den Besuchen ausländischer Flieger sei besonders erwähnt jener von Frl. Deutsch de la Meurthe aus Paris, die mit einem modernen Farman-Kabinenflugzeug nach Bern kam. Im Dezember landete mit einem dreimotorigen Sonderflugzeug der Lufthansa, Reichsbankpräsident Schacht aus Berlin in Bern.

Auf die Veranstaltung besonderer fliegerischer Anlässe wurde von unserer Seite aus verzichtet. Dagegen fand am 24. September der schon traditionell gewordene schweizerische Sportfliegertag des Berner Aero-Club statt, dessen Programm ein Rundstreckenfliegen und eine Ziellandungskonkurrenz, letztere auch für Segelflieger, vorsah. Diese Veranstaltung war u. a. besucht von den HH. Bundesrat Minger und Regierungsrat Bösiger, welche mit unserer « Stadt Bern » unter Führung von Direktor Pillichody einen Flug in den Jura unternahmen. — Nachdem die Mitglieder unserer Gemeindebehörde schon öfters ihre Flugfreudigkeit bei der Ausführung von Alpenflügen bewiesen haben, ist es erfreulich feststellen zu dürfen, daß auch unsere Regierungs- und Bundesräte sich gerne den Alpar-Flugzeugen und Piloten anvertrauen.



Photo Alpar-Bern

Flugzeug- und Passagier-Abfertigung

Mit dem Theaterverein und dem Organisationskomitee der Listra konnten wir besondere Abmachungen über die Ausführung von Losflügen eingehen. Das Publikum ist offenbar besonders kauffreudig, wenn eine Lotterie Rund- und Alpenflüge als Treffer verspricht.

In den Herbstmonaten haben wir wiederum eine Reihe gelungener Alpenflüge in die Berner Alpen, ins Matterhorn- und Montblanagebiet ausführen können. Leider fehlte die ausländische Kundschaft, die sich gerade für diese Flugkategorie interessiert, infolge der Krise, nahezu vollständig. — Erstmals in der Geschichte der Luftfahrt ist von uns in einer mond hellen Julinacht ein Passagierflug unter Führung von W. Eberschweiler in die Alpen mit bestem Erfolg unternommen worden.

Der verminderten Kaufkraft paßten wir uns durch eine Herabsetzung der Alpenflugtarife an, was um so mehr möglich war, als unsere Flugzeuge jetzt jährlich über 1200 Stunden fliegen, so daß sich die Kosten der einzelnen Flugstunden nicht mehr so hoch stellen, wie bei einem kleineren Betrieb.

Wir haben uns im Berichtsjahr an folgenden sechs auswärtigen Flugtagen beteiligt: Uettiligen (20. August); Delsberg (3. September); Wynau (3. September); Langnau (8. Oktober); Lausanne (15. Oktober); Jegenstorf (12. November). Hierbei wurden in 119 Flügen insgesamt 529 Passagiere befördert.

An Sonderflügen führten wir einen Taxiflug Basel—Paris und einen Krankentransport Marseille—Bern unter Führung von Direktor Pillichody aus. Letzterer Flug ist aus dem Grunde besonders erwähnenswert, weil er in knapp drei Stunden vom Mittelmeer ins Herz der Schweiz führte.

Im Rund-, Alpen- und Sonderflug- sowie im Photobetrieb sind 920 Flüge mit 310 Stunden zu verzeichnen, was einer Zunahme von 70 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Der Gesamtverkehr auf dem Flugplatze Bern ergibt ein Total der Starts und Landungen von 10 360 und eine Gesamtzahl der abgehenden und ankommenden Passagiere von 6730.

Die Zunahme beim Flugzeugverkehr im Vergleich zum Vorjahre beträgt 8 %, während der Passagierverkehr gleich groß geblieben ist.

Verwaltung

Die vierte ordentliche Generalversammlung der Genossenschaffer fand am 7. Februar 1933 statt. Sie erledigte die statutarischen Jahresgeschäfte.

Der Vorstand hat zwei und der Betriebsausschuß acht Sitzungen abgehalten.



Filzgerphoto Alpar-Bern

Ein guter Bekannter besucht den Berner Flugplatz

Propaganda

Unsere Propaganda hat sich im Berichtsjahr in vermehrtem Maße mit den auswärtigen Plätzen beschäftigt. Wie in früheren Jahren war uns dabei die Mitarbeit des Verkehrsvereins der Stadt Bern und der Schweiz. Luftverkehrs-Union in Zürich eine wertvolle Unterstützung, die an dieser Stelle bestens verdankt sei.

Die verbilligten Flüge anlässlich des Comptoirs in Lausanne verfehlten auch dieses Jahr ihre propagandistische Wirkung nicht. Im gleichen Sinne wirkten sich die Tombolaflüge des Theatervereins und der Listra aus. Das neue Linienplakat, welches nach einem Entwurf von Kunstmaler A. Cardinaux, Paris-Bern, auf lithographischem Wege hergestellt und auch in kleinem Format als Innenplakat sowie als Briefverschlussmarke ausgeführt wurde, hat sich seiner kräftigen Farben- und Kompositionswirkung wegen, gut bewährt. Dieses Plakat kam nicht nur in der Schweiz, sondern speziell auch in Frankreich zur Verteilung. Bei den Drucksachen haben wir uns auf die Ergänzung unserer Alpenflugprospekte mit den neuen Tarifsätzen beschränken können, weil unser Vorrat noch genügend und wir zudem von der Luftverkehrs-Union hinreichend mit Flugplänen ausgerüstet wurden. Die Beziehungen zu den Reisebureaux sind im Berichtsjahre nach Möglichkeit erweitert worden durch Besuche im Oberland und den größeren Zentren des schweiz. Mittellandes. Ebenso wurden die Reisebureaux in Paris und London besucht.

Die Tages-Presse hat nach wie vor unsere Berichte und Nachrichten bereitwillig entgegengenommen. Ihr sei an dieser Stelle hierfür der beste Dank ausgesprochen.

Leider wirken die sensationell aufgemachten Meldungen über Flugunfälle im In- und Ausland auf das sofort wieder ängstlich werdende Publikum ungünstig ein. Es ist deshalb unser Wunsch, daß die Presse Mitteilungen über Flugunfälle nach Möglichkeit weniger sensationell aufmachen und gleichzeitig aufklärend über die effektive Verkehrssicherheit des Luftverkehrs wirken möge.

Finanzielles

Unser Genossenschaftskapital ist mit Fr. 310 200 auf Ende des Berichtsjahres gegenüber dem Vorjahre unverändert geblieben. Die Betriebsrechnung konnte zufolge guter Frequenz, welche vermehrte Einnahmen aus dem Flugbetrieb brachte, und Beiträgen, die bei der Budget-Aufstellung noch nicht bekannt waren (so jener des Eidg. Luftamtes), günstiger gestaltet werden als budgetiert. Wir haben in erster Linie die Amortisationen hiervon profitieren lassen, weil der Zeit-

punkt einer vollständigen Neuausrüstung unseres Flugzeugparks mit modernen, wirtschaftlicheren und schnelleren Flugzeugen näher rückt und unsere bisherigen Rückstellungen die notwendige Höhe immer noch nicht erreicht haben. Von der Ausschüttung einer Dividende muß deshalb auch im Berichtsjahr abgesehen werden. Die Betriebs- und die Gewinn- und Verlustrechnung geben über das finanzielle Ergebnis näheren Aufschluß. Wir verweisen ferner auf die Bilanz per 31. Dezember 1933.

Ausblick

Eine unserer Hauptaufgaben hat darin bestanden, die Bundesstadt und ihr anschließendes Einzugsgebiet, speziell das Berner Oberland mit den wichtigen Zentren des internationalen Luftverkehrs zu verbinden. Zu diesem Zwecke verkehren unsere Flugzeuge zwischen Bern und Basel sowie Bern und Genf. Den Betrieb von Bern nach Zürich und darüber hinaus nach Berlin und Wien besorgte die « Swissair » in Verbindung mit der « Deutsche Lufthansa ». Unser jährliches Liniennetz konnten wir innerhalb der ersten 5 Jahre von 13 500 auf 180 000 Kilometer ausbauen.

Auf Grund wirtschaftlicher Erwägungen wird gegenwärtig vom eidg. Luftamt die künftige Organisation des schweizerischen Luftverkehrsnetzes neu studiert. Eine möglichste Konzentration in Verbindung mit der Verlängerung der Betriebsdauer auf 8—12 Monate soll das künftige Luftverkehrsnetz kennzeichnen. Die Zusammenfassung gewisser Linien ist infolge der immer größer werdenden Fluggeschwindigkeit in Aussicht genommen.

Die vom Luftamt vorgesehene Linienführung ist für uns von großer Bedeutung, einmal weil künftig die «Alpar» im Hauptnetz, welches bis heute nur von der « Swissair » betrieben wurde, mitwirken soll und sodann weil einzelne der heute von uns betriebenen Flugstrecken wegfallen sollen. Die Mitwirkung am Hauptnetz wird der «Alpar» die Aufgabe stellen, sich mehr als schweizerische Unternehmung zu entwickeln.

Im Ausbau des internationalen schweizerischen Liniennetzes sind die Verbindungen nach dem Mittelmeer und Südfrankreich uns zugeordnet. Ferner soll uns eine innerschweizerische Stammlinie von Basel über Zürich, Bern, ev. Lausanne nach Genf übertragen werden, die für den Ganzjahresbetrieb vorgesehen ist.

Wir haben mehrmals in diesem Bericht durchblicken lassen, daß die Reisegeschwindigkeit im Luftverkehr ständig zunimmt. Wenn wir nicht zurückbleiben wollen und ökonomischer als bisher zu fliegen gedenken, so müssen wir die Frage der Erneuerung unseres Flugzeug-

parkes heute schon ernsthaft in Erwägung ziehen. Wir fliegen seit 1931 mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von rund 135 Kilometer in der Stunde. Diese Reisegeschwindigkeit müssen wir auf 200 km/Std. erhöhen und uns deshalb Flugzeuge anschaffen, die eine maximale Geschwindigkeit von 250—275 km/Std. entwickeln.

Wir haben stets der Flugsicherheit unser Hauptaugenmerk zugewendet. Wir werden auch künftig alle Mittel, die uns die Technik zur Verfügung stellt, zu ihrer Wahrung einsetzen. Mit dem Ganzjahresbetrieb werden wir ähnlich wie es alle großen Unternehmungen schon getan haben, auch die Funkentelegraphie an Bord installieren müssen.

Außer diesen organisatorischen und technischen Problemen werden wir in allernächster Zeit an die Lösung des Problems einer neuen Straßenverbindung nach dem Flugplatz herantreten müssen. Es wird für den Luftverkehr immer wichtiger nicht nur die Fluggeschwindigkeiten zu steigern, sondern auch die Fahrzeiten Stadtzentrum-Flugplatz nach Möglichkeit abzukürzen. Ein Zeitgewinn von fünf oder zehn Minuten im Straßenverkehr ist für uns von erheblicher Bedeutung. Diese gewinnt noch an Wichtigkeit, wenn man in Betracht zieht, daß mit einer Verkürzung der Straßendistanz Stadt-Flugplatz der Flugplatz wesentlich besser besucht werden wird.

Wir hoffen, die hier skizzierten Probleme in einer für die Allgemeinheit und für uns befriedigenden Weise einer praktischen Lösung entgegenführen zu können.

Bern, den 16. Februar 1934.

Der Präsident: **F. Raaflaub.**

Der Direktor: **H. Pillichody.**

Verkehrsausweis

A. Flugplatz Bern

1. Linienverkehr 1933

Flugstrecke	Flugzeuge		Passagiere		Post kg		Fracht kg		Gepäck kg	
	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an
1. Bern-Zürich Linie 12	157	157	407	479	280	1,483	183	1193	3,520	3,325
2. Bern-Zürich Linie 533	156	157	288	299	6,668	1,421	41	384	1,125	1,569
3. Bern-Lausanne Linie 535	157	157	215	197	1,838	577	1703	120	1,647	1,711
4. Bern-Lausanne Linie 536	157	157	331	281	5,102	4,026	1323	659	2,161	2,225
5. Bern-Basel Linie 536	155	155	191	129	4,374	5,810	239	422	1,368	718
6. Bern-Basel Linie 537	155	157	244	225	271	1,260	977	5754	1,730	1,460
Zusammen	937	940	1676	1610	18,533	14,577	4466	8532	11,559	11,008
1932*)	10	10	7	10	—	—	44	—	80	178
1932	901	905	2085	2091	9,683	10,959	8340	11645	15,427	16,158
1931	621	615	1128	1122	7,179	7,057	1315	8466	5,601	5,210
1930	643	643	900	935	3,221	5,389	1900	5507	5,312	5,706
1929	255	255	466	534	1,171	2,355	338	820	—	—

*) Winterdienst 15. November bis 31. Dezember

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	1929	1930	1931	1932	1933
Probe-, Rund- und Alpenflüge	512	1,179	1,327	1,299	1,362
Schulflüge	727	1,095	1,422	2,137	2,179
Ueberführungsflüge	294	879	1,117	867	1,401
Passagiere	762	1,989	1,348	1,261	1,722

3. Gesamtverkehr

	1929	1930	1931	1932 ¹⁾	1933
Starts und Landungen	3,282	6,713	7,851	9,565	10,360
Passagiere ab u. an	2,524	5,813	4,946	6,715	6,730
Post kg ab u. an	3,526	8,610	14,236	20,642	33,110
Fracht * ab u. an	1,158	7,407	9,781	20,029	12,998
Gepäck * ab u. an	—	11,149	10,811	31,585	22,567

¹⁾ Inkl. Winterverkehr.

B. Flugleistungen der „Alpar Bern“

1. Linienverkehr

2. Allgemeiner Flugbetrieb

Jahr	Flugstunden	Linienkilometer	Flüge	Flugstunden	Passagiere
1929 . . .	96 ½	13,500	695	187	611
1930 . . .	349	47,400	810	249	1514
1931 . . .	1008	137,800	1159	410	2595
1932 . . .	1187 ½	166,000	498	183	1383
1933 . . .	1253	180,000	1686	397	1806
1929—1933	3894	544,700	4848	1426	7909

I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1933

	Einnahmen	Ausgaben
a) 1. Rund-, Alpen-, Photo- und Schleppflüge	36,939. 70	
2. Linienerverkehr:		
a) Passagiere und Fracht	36,086. 60	
b) Postentschädigungen	84,434. 60	
c) Beiträge von Basel, Biel, La Chaux-de-Fonds, Genf, Lausanne und Luftamt.	82,004. 76	
b) 1. Personal		54,456. —
2. Mieten und Feldunterhalt	6,834. 80	25,736. 20
3. Autodienst	8,626. 40	14,378. 45
4. Betriebsstoffe	6,155. 05	44,494. 70
5. Versicherungen		40,431. 85
6. Unterhalt der Flugzeuge		18,904. 12
7. Auswärtige Bodenorganisation, Charterungen, Pilotenzulagen		60,536. 25
8. Amortisationen		70,000. —
9. Verwaltung und Propaganda		26,351. 53
10. Verschiedene Ausgaben		11,086. 85
11. Verschiedene Einnahmen	21,520. 09	
12. Betriebs-Ausgaben-Ueberschuss	83,773. 95	
	366,375. 95	366,375. 95

II. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1933

	Ausgaben		Einnahmen
1. Betriebs-Ausgaben-Ueberschuss	83,773. 95	1. Gewinn 1932	1,117. 21
2. Abschreibung auf Wertschriften	1,042. —	2. Beiträge von:	
		Kanton Bern	30,000. —
		Stadt Bern	45,000. —
		Stadt Thun	1,000. —
		3. Zinsen	4,496. 40
		4. Verlust im Rechnungsjahr	4319. 55
		Gewinnvortrag vom Vorjahr	1117. 21
			3,202. 34
	84,815. 95		84,815. 95

III. Bilanz per 31. Dezember 1933

	Aktiven		Passiven
1. Kassa	1,789. 85	1. Kapital	310,250. —
2. Postcheck	25,953. 78	2. Reserven	1,000. —
3. Bank	21,490. —	3. Amortisationsfonds	276,000. —
4. Wertschriften	186,630. 90	4. Kreditoren	47,847. 90
5. Flugzeuge, Motoren etc.	271,723. 91		
6. Automobile	22,995. 90		
7. Maschinen u. Werkzeuge	13,763. 85		
8. Tankanlage	16,769. 10		
9. Mobilien	29,008. 15		
10. Debitoren	41,770. 12		
11. Gewinn und Verlust	3,202. 34		
	635,097. 90		635,097. 90

Bericht der Kontrollstelle

In Erledigung des uns von der Generalversammlung vom 7. Februar 1933 erteilten Auftrages haben wir heute die auf 31. Dezember 1933 abgeschlossene Jahresrechnung der « Alpar-Bern » Genossenschaft für Luftverkehr geprüft, mit den Grundbüchern und stichprobeweise mit den Belegen und sonstigen Ausweisen verglichen und vollständige Uebereinstimmung festgestellt. Wir überzeugten uns ferner von der Richtigkeit der in der Bilanz ausgewiesenen Bank- und Kassabestände, ebenso wie von der Uebereinstimmung des Postschecksaldos mit dem uns vorgewiesenen Postausweis. Für die mit Fr. 186 630.90 in der Bilanz eingesetzten Wertschriften wurden uns die zugehörigen Depot-scheine vorgewiesen.

Gestützt auf diesen Befund empfehlen wir der Generalversammlung die Bilanz, ebenso wie die Betriebs- und die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1933 zur Genehmigung unter bester Verdankung an die leitenden Organe.

Bern, den 12. Februar 1934.

Die Rechnungsrevisoren:

A. Häuptli.

F. O. Althaus.