



Alpar Bern

Genossenschaft für Luftverkehr



Sechster
Jahresbericht

1934

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. Mühlennen, Kaufmann, 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
E. Vögtli, Baudirektor, Biel
H. Wanner, Direktor, Bern

Betriebsausschuss

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

Direktion

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

Piloten

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

Chefmechaniker

- A. Tschannen*, Flugplatz

Kontrollstelle

- Mitglieder: *F. O. Althaus*, Stadtbuchhalter, Bern
A. Häuptli, Subdirektor der Kantonalbank, Bern
Ersatzmänner: *E. Pfirter*, Direktor, Bern
H. Steiner, Verwalter, Bern



Alpenflug

Mit dem Jahre 1934 haben wir unsere sechste Betriebsperiode abgeschlossen. Sie zeigt annähernd das gleiche Bild wie das Vorjahr. Der Linienverkehr und der allgemeine Flugbetrieb wickelten sich im üblichen Rahmen ab. Unser bisheriger Aufgabenkreis konnte etwas erweitert werden durch intensivere Tätigkeit der Photoabteilung.

Als für uns wichtige Beschlüsse fallen in das Berichtsjahr der Ankauf des Taxiflugzeuges, die Bestellung des Autogiro und die Bestellung eines zweimotorigen Verkehrsflugzeuges für 8 Passagiere.

Trotz immer noch ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse ist es uns gelungen, ein besseres finanzielles Ergebnis zu erzielen als vorausgesehen, obschon wir uns auf verschiedenen Beitragspositionen starke Abstriche gefallen lassen mussten. Wir hoffen, dass 1934 in dieser Beziehung von den kommenden Jahren nicht noch überholt werde. Vielmehr geben wir der Erwartung Ausdruck, dass die eidgenössischen, kantonalen und Gemeindebehörden unserem Luftverkehr auch weiterhin tatkräftig zur Seite stehen werden.

Flugfeld, Bauten, Installationen

Das Flugplatzareal stand wiederum in seiner ganzen Ausdehnung zur Verfügung. Wir halten darauf, dass die Oberfläche immer gut gepflegt und kleinere Unebenheiten möglichst beseitigt werden. Zu diesem Zwecke beschäftigten wir auch 1934 wie in den frühern Jahren einen Arbeiter mit dem Unterhalt des Flugfeldes. Dieses System hat sich bisher gut bewährt. Von allen Flugplätzen der Schweiz besitzt das Belpmoos die ausgeglichene Piste.

An den Gebäuden sind kleinere Arbeiten ausgeführt worden. Am Bürogebäude wurde die Wetterfront durch ein Vordach gegen Regen und Sonne geschützt.

Im Frühjahr wurde auf unsern Wunsch hin von der Einwohnergemeinde Bern der Einsteigperron für die Passagiere auf die doppelte Fläche vergrössert. Jetzt können auch grosse Flugzeuge ganz auf diese Plattform rollen, was den Abfertigungsdienst insbesondere bei schlechtem Wetter wesentlich erleichtert.

Zur Verbesserung unseres meteorologischen Dienstes ist sodann ein Präzisionsbarometer mit Höhennivellement angekauft worden und für genaue Windmessungen steht jetzt eine Windfahne System Wild zur Verfügung.

Die Telephonanlage wurde durch eine öffentliche Sprechstation ergänzt.

Flugzeug- und Automobilpark

Die in den Jahren 1929 und 1930 angekauften Flugzeuge Fokker F XI (Stadt Bern), Comte AC 4 (Stadt Biel) und Comte AC 8 (Jungfrau) waren auch im Berichtsjahre im Betrieb. Der AC 4 wurde einer Generalrevision unterzogen und ist jetzt wieder ein vollwertiges Flugzeug für 1 eventuell 2 Passagiere, wird aber in der Hauptsache für Luftphoto und Schleppreklame eingesetzt.

In den Fokker sind im Laufe der letzten Überholung zwei klappbare Stühle eingebaut worden, so dass wir nun Rundflüge mit sechs Passagieren unternehmen können, zudem wurde die Kabine mit einer Heizung ausgerüstet. Von den später angekauften Flugzeugen war der Monospar leider das ganze Jahr durch nicht in Betrieb. Das Flugzeug musste wegen andauernder Schwierigkeiten mit den Motoren stillgelegt werden und es war nicht möglich, die Motoren soweit umzubauen, dass wir das Flugzeug noch 1934 wieder hätten fliegen können. Dank der vom Eidgenössischen Luftamt auch für das Berichtsjahr ausbezahlten Amortisationsprämie an den Monospar ist der Verlust für uns etwas

erleichtert worden. Nach durchgeführter Motoränderung werden wir dieses Flugzeug wieder in Verkehr setzen können.

Um im Bedarfsfalle doch ein kleineres Flugzeug zur Verfügung zu haben, das im Rund- und Alpenflugdienst sowie als Ersatzmaschine im Streckenverkehr eingesetzt werden konnte, entschlossen wir uns zum Ankauf eines einmotorigen Hochdeckers Type de Havilland Leopard-Moth mit 130 PS Gipsy-Motor, der sich nach sorgfältigster Prüfung aller Möglichkeiten als vorteilhaftestes Flugzeug empfahl.

In verschiedenen grösseren Flügen, so nach Venedig und Rotterdam—Amsterdam mit jeweilen zwei Passagieren, hat sich dieses neue Flugzeug als glückliche Ergänzung unseres Flugzeugparkes erwiesen.

Dank der Mitwirkung des Eidgenössischen Luftamtes haben wir uns im Berichtsjahre zu zwei weiteren Flugzeugankäufen entschliessen können. Im Sommer wurde von uns ein Original-Autogiro (Windmühlenflugzeug) bei der alleinigen Herstellerin, der Cierva Autogiro Co., London, in Auftrag gegeben. Dieses Flugzeug soll vor allem Versuchszwecken dienen, da es auf kleinstem Raum landen kann und für den Start weniger Fläche als ein Flugzeug normaler Bauweise verlangt.

Im weitem haben wir die Verhandlungen über den Ankauf eines modernen Verkehrsflugzeuges zum Abschluss gebracht. Die Wahl fiel auf ein holländisches Fabrikat. Der in der Fachwelt bestens bekannte Konstrukteur F. Koolhoven hat vor Jahresfrist ein kleines zweimotoriges Flugzeug für Zubringerzwecke herausgebracht. Fünf solcher Flugzeuge sind von der holländischen Luftverkehrsgesellschaft KLM in Dienst gestellt worden und haben ausserordentlich befriedigt. Eine etwas vergrösserte Type dieses Flugzeuges ist jetzt für uns im Bau. Es ist ebenfalls ein Hochdeckerflugzeug, wie alle Flugzeuge der Alpar mit Ausnahme des Monospar und bietet ausgezeichnete Sicht. Die Maschine wird acht Passagiere und zwei Piloten sowie eine ansehnliche Menge Gepäck, Post und Fracht befördern können, und wird mit einer Radiosende- und Empfangsanlage ausgerüstet. Zwei Motoren von je 325 PS geben dem Flugzeug eine Reisegeschwindigkeit von 230–240 Stundenkilometern. Während der Autogiro im Januar 1935 zur Ablieferung gelangte, rechnen wir mit der Einstellung des neuen Verkehrsflugzeuges auf Mai 1935.

Die im Bericht 1933 angekündigte Umänderung unseres Omnibus ist inzwischen erfolgt. Die Karosserie wurde auf ein geeignetes FBW-Chassis angepasst und gleichzeitig das Fassungsvermögen vergrössert, so dass jetzt 25 Personen befördert werden können. In seiner ersten Betriebssaison hat sich der neue Omnibus zu unserer Zufriedenheit bewährt.

Für Dienstfahrten der Direktion und als Aushilfswagen ist im Juli ein kleiner Opel 6 angekauft worden, der im Betrieb sehr sparsam ist. Auch mit diesem Wagen sind die bisherigen Erfahrungen befriedigend.

Flugbetrieb

I. Linienverkehr

Das sechste Betriebsjahr brachte uns leider in der Frequenz des Linienverkehrs einen Rückschlag. Wir mussten mit dieser Tatsache nach dem bedauerlichen Unfall des Schweizer Flugzeuges bei Tuttlingen leider rechnen. Es darf nicht ausser acht gelassen werden, dass auf unsern kurzen Schweizerstrecken viele Passagiere reisen, die das Fliegen zum ersten Mal versuchen wollen. Aus vielerlei Gründen stehen sie dem Flugzeug noch skeptisch gegenüber. Es braucht bei ihnen eine gewisse Überwindung, ein Flugzeug zu besteigen. Diese Kategorie von Passagieren hat zufolge des erwähnten Flugunfalles im Spätsommer und Herbst fast ganz gefehlt. Dagegen haben die internationalen Passagiere weiter zugenommen, was beweist, dass das Flugzeug als Verkehrsmittel im internationalen Verkehr ständig zu grösserer Bedeutung gelangt. Unsere internen Strecken sind auf die internationalen Linien aufgebaut. Wir suchen nach Möglichkeit die Verbindungen über weite Distanzen auch den grössern Schweizer Zentren zu vermitteln, eine Aufgabe, welche wir bisher weitgehend erfüllen konnten.

Der Streckenverkehr über Bern wurde erstmalig am 1. März aufgenommen, und zwar durch die Swissair-Linie Genf—Bern—Zürich mit Anschlüssen nach Berlin und Wien. Die übrigen Strecken, nämlich die von uns betriebenen Linien wurden am 1. Mai eröffnet. Die Verkehrssaison dauerte wie bisher einheitlich bis zum 31. Oktober, mit Ausnahme einiger Strecken, welche vorher eingestellt wurden.

Wir haben nachfolgende Fluglinien betrieben:

1. Lausanne—Bern—Basel, zur Herstellung des Anschlusses von Lausanne an Bern—Berlin/Wien, ferner zur Verbindung von Lausanne und Bern mit Paris/London und Amsterdam;
2. Basel—Bern—Lausanne—Genf, mit Anschlüssen von und nach Marseille—Barcelona und Lyon-Paris;
3. Basel—La Chaux-de-Fonds—Lausanne—Genf mit Rückflug über Bern, bis 31. August als Postlinie für den Jura und die Westschweiz;
4. Lausanne—Genf, bis 30. September als Anschluss an die direkte Strecke Genf—Paris. (In Zusammenarbeit mit der Stadt Lausanne.)

Ferner wurden unter unserer Konzession befliegen von der Aero-St. Gallen die Linie St. Gallen—Zürich—Bern und die Linie St. Gallen—Zürich. Die erstere war wichtig als Mittags-Postlinie Richtung Ostschweiz und die letztere vermittelte St. Gallen wichtige Auslandsanschlüsse in Zürich.

Die eingesetzten Flugzeuge waren:

Auf den Alparstrecken: Fokker F XI, Comte AC 8 für je 4—5 Passagiere. Als Reserven Comte AC 4 und Leopard-Moth für 1—2 Passagiere.

Auf mitbetriebenen Linien: De Havilland Dragon 4 und Dragon 6



Fliegerphoto Alpar

Bern. Die Nydeck

für 6 Passagiere, sowie Puss-Moth und Leopard-Moth für 2 Passagiere auf den Strecken nach St. Gallen; Comte AC 4 und Comte AC 11 auf der Strecke Lausanne—Genf, ersterer für 2, letzterer für 5 Passagiere.

Auf fremden Linien: Fokker F VII 3 m, für 8—10 Passagiere, im Verkehr zwischen Genf und Zürich.

Über den Linienverkehr machen wir nachfolgende Erläuterungen an Hand der Zahlen (Ziffern in Klammern beziehen sich auf 1933):

Die Zahl der Kursflüge betrug 2489 (1877), die Zunahme beträgt mithin rund 33 %. Sie rührt her von der Wiederaufnahme der Strecke Bern—Genf direkt mit 408 und der Neueinführung der Strecke Lausanne—Bern—La Chaux-de-Fonds, Linie 532, mit 211 Kursflügen. Die übrigen Strecken wurden ähnlich wie im Vorjahr betrieben. Bemerkenswert ist die Betriebsaufnahme auf der Strecke Genf—Bern—Zürich, Linie 541 *a*, auf 1. März. Daher verzeichnet diese Linie am meisten Kurse, während anderseits die zweite Verbindung nach Basel, Linie 536, nur vier Monate geflogen worden ist und entsprechend geringere Kurszahlen aufweist.

Der Abgangs/Ankunftsverkehr der Passagiere ist auf 5164 Personen gestiegen (3286). Hieran ist der Transitverkehr der Strecke Genf—Bern—Zürich stark beteiligt, nämlich mit rund 1000 Passagieren. Der Anteil der Auslandspassagiere am Gesamtverkehr ist ungefähr gleich gross geblieben wie im Vorjahr. In der Postbeförderung ist ein Gesamtgewicht von 39,059 kg zu verzeichnen (33,110 kg), was einer Zunahme von zirka 20 % entspricht. Der Frachtverkehr stieg auf 16,260 kg (12,998 kg), d. h. um rund 25 %, und das beförderte Gepäck erreichte 34,258 kg (22,567 kg). Die Zunahme des Frachtverkehrs geht vor allem zugunsten der Transitstrecke Genf—Bern—Zürich. Das nämliche gilt vom Gepäckverkehr.

Die Kursabgänge der Fluglinien blieben sich im grossen und ganzen gleich wie 1933. Landung und Start Richtung Genf wurden ähnlich wie 1932 gelegt. Neu war die Mittagsverbindung von Lausanne her mit Weiterflug nach La Chaux-de-Fonds.

Piloten und Flugzeuge haben im regelmässigen Liniendienst 179,500 Kilometer (180,000) in 1233 Flugstunden (1253) zurückgelegt, ohne dass sich ein Unfall ereignete. Die Betriebsregelmässigkeit betrug 98,7 Prozent. Von den flugplanmässig vorgesehenen 1850 Kursen fielen nur 24 aus.

Nähere Zahlenangaben über den Linienverkehr finden sich wie gewohnt in der Tabelle am Schlusse dieses Berichtes.

Der Linienverkehr der Stadt Lausanne, welche ausschliesslich durch unsere Strecken bedient wurde, sei hier ebenfalls kurz erläutert. In 1627 Kursflügen (1623) wurden 1447 Passagiere (1689) befördert. Ferner wurden transportiert: 16,328 kg Post (26,925 kg), 3788 kg Fracht (4931 kg) und 11,974 kg Gepäck (13,459 kg). Bei einer annähernd



Fliegerphoto Alpar

Schloss Trachselwald

gleich grossen Zahl von abgehenden und ankommenden Kursen ist also die Frequenz etwas zurückgegangen.

II. Allgemeiner Flugbetrieb

Dem Rundflugbetrieb konnten wir uns im Berichtsjahre etwas mehr widmen als im Vorjahr. Das neugekaufte Kabinenflugzeug „Leopard-Moth“ ermöglichte auch Einzelanfragen für Rundflüge unter der Woche zu befriedigen.

Im weitem hat auch der Umsatz der Photoabteilung zugenommen, was vor allem der Beschäftigung eines Reisenden für die Akquisition von Aufträgen zuzuschreiben ist. Aus dem gleichen Grunde können wir auch in der Schleppeklame eine erneute Belebung des Geschäftes feststellen.

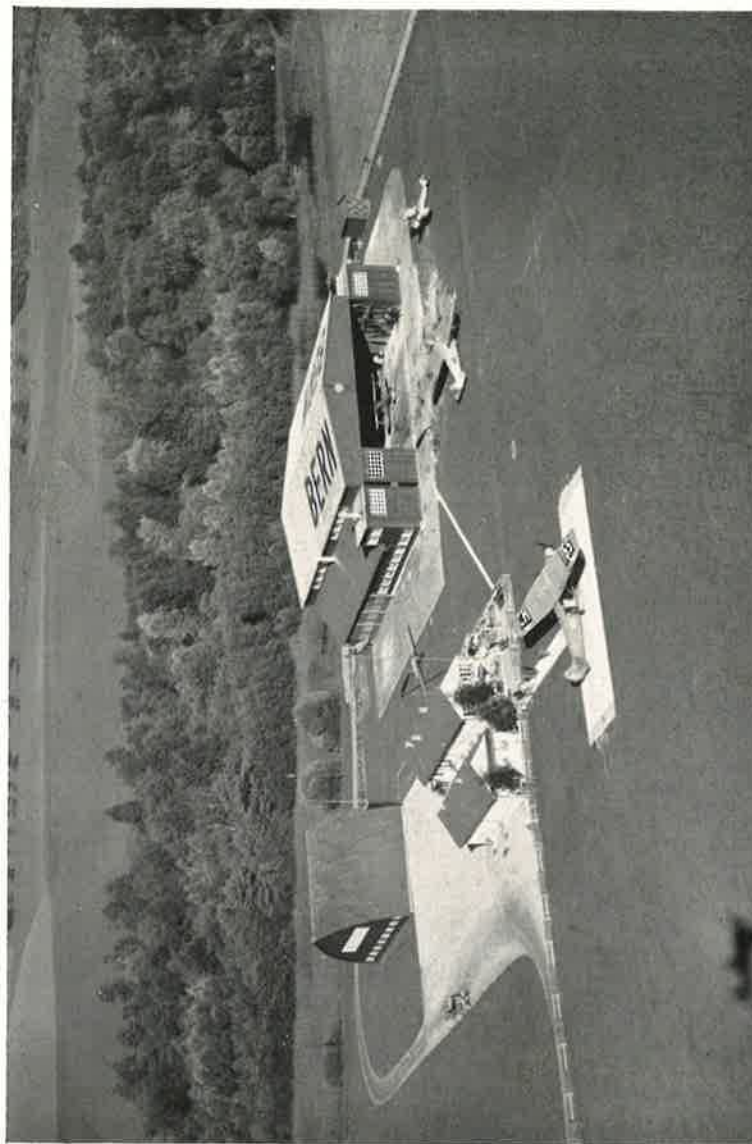
Die Berner Sportflieger haben auch dieses Jahr eine rege Flugtätigkeit entwickelt. Beim Berner Aeroclub sind die Trainingsflüge der ausgebildeten Piloten um mehr als das Doppelte gestiegen. — Die Segelflieger haben ihren Betrieb im üblichen Rahmen durchgeführt. Zugenommen haben hier besonders die Dauerflüge. Der Schweizer Dauerrekord (10 Std. 15 Min.) wird erfreulicherweise von einem Berner gehalten. Diese Dauerflüge werden alle im „Flugzeugschlepp“ vom Belpmoos aus begonnen, dessen Umgebung für Segelflüge sehr günstig ist.

Wiederum haben uns zahlreiche ausländische Sportflieger besucht. Wir erwähnen den Engländer Gardner, der im Januar nach Bern kam und im Oberland zum Wintersport weilte, und den bekannten französischen Piloten Doret, der uns auf dem Durchflug von Paris nach Thun im Februar besuchte. Im März, April und Mai sind insgesamt 14 Sportflieger aus dem Ausland nach Bern gekommen. Im Juli beherbergten wir für einige Zeit ein grösseres englisches Flugzeug, welches mit einer amerikanischen Reisegesellschaft von London nach Bern gekommen war. Der bekannte deutsche Flieger Udet unternahm im Juli von Bern aus verschiedene Filmflüge ins Oberland und Wallis. Im August und September hatten wir u. a. den Besuch von Frl. Deutsch de la Meurthe, der Förderin des französischen Sportflugwesens.

Insgesamt haben uns im Berichtsjahr 58 ausländische Flugzeuge besucht. Der Flugplatz Bern wird im Ausland mehr und mehr bekannt und dank seiner schönen Lage von Ausländern gerne besucht.

An besondern Veranstaltungen möchten wir hervorheben den Flugtag anlässlich des Schweizerischen Verkehrskongresses in Bern vom 27. Mai, bei welchem Anlasse in 59 Flügen 320 Passagiere befördert wurden, und sodann den vierten schweizerischen Sportfliegertag vom 30. September mit 137 Flügen und 382 Passagieren.

Die Lotterieflüge des Berner Theatervereins haben auch im Berichtsjahre beim Publikum einen regen Anklang gefunden.



Fliegerphoto Alpar

Die Flugplatzanlage, Sommer 1934.

Die Alpenflüge ins Oberland und ins Wallis nach dem Matterhorn und Montblancgebiet haben sich gut eingeführt, wozu die vorgenommene Preisreduktion für diese Flüge wesentlich beigetragen haben wird. Den Matterhornflug führen wir jetzt zum Preise von Fr. 150 aus. Da dieser Flug über zwei Stunden dauert, bietet er für die geforderte Taxe wirklich sehr viel. Die Thunersee Flüge in der Preislage von Fr. 25 sind sehr beliebt. Sie führen unmittelbar ins herrliche Alpengebiet und sind auch für bescheidenere Börsen erschwinglich.

An folgenden elf auswärtigen Flugtagen haben wir uns beteiligt: Olten am 10. Juni, Gassel am 1. Juli, Courtelary am 22. Juli, Roggwil am 12. August, Grenchen am 19. August, Meiringen am 26. August, Bigel-Goldbach am 2. September, Schüpfen am 9. September, La Chaux-de-Fonds am 23. September, Thun am 7. Oktober, Burgdorf am 14. Oktober. An diesen Veranstaltungen wurden insgesamt 220 Flüge ausgeführt und 885 Passagiere befördert.

Unter den von uns durchgeführten Sonderflügen möchten wir aufzählen: einen Krankentransport am 28. April von Bern nach München, einen Überführungsflug von London nach Bern am 9. Juni, einen Sonderflug am 28. Juli mit den Bundesräten Baumann und Minger, einen Taxiflug von Bern nach Venedig und einen weitem Taxiflug von Bern über Köln nach Rotterdam Ende Oktober und Anfang November.

Der Rund-, Alpen-, Sonderflug- und Photobetrieb verzeichnet im Berichtsjahre insgesamt 960 Flüge mit einer Zeitdauer von 357 Stunden.

Der Flugplatz Lausanne weist bei 5895 (7290) Schul-, Trainings- und Rundflügen mit 899 (892) Flugstunden insgesamt 2795 (1674) beförderte Passagiere auf. Der Rundflugbetrieb allein hat 1003 (404) Flüge mit 230 (89) Flugstunden und 1704 (704) beförderte Passagiere aufzuweisen. Diese erfreuliche Entwicklung der Rundflüge, an welchen wir mitinteressiert sind, ist vor allem der grossen Aktivität der Flugplatzdirektion Lausanne zuzuschreiben.

Verwaltung

Die fünfte ordentliche Generalversammlung der Genossenschaft fand am 27. Februar statt. Sie erledigte die statutarischen Jahresgeschäfte und genehmigte den Rücktritt eines Mitgliedes wegen Wegzug von Bern. Da die statutarische Mitgliederzahl ohnehin erreicht wird, wurde von einer Ersatzwahl abgesehen.

Der Vorstand hat zwei und der Betriebsausschuss zehn Sitzungen abgehalten.

Propaganda

Unsere Propaganda hielt sich im üblichen Rahmen. In der Auslandspropaganda unterstützte uns wie in früheren Jahren in wertvoller

Weise der Verkehrsverein der Stadt Bern und die Schweizerische Luftverkehrsunion in Zürich. Die Mitwirkung dieser beiden Institutionen sowie der Reisebureaux sei an dieser Stelle bestens verdankt.

Im April beteiligten wir uns an der Luftfahrtausstellung in Genf durch einen Stand mit grossem Diorama, welches zufolge seiner künstlerischen Aufmachung allgemeine Beachtung fand.

Das Linienplakat und die Alpenflugprospekte, letztere mit einem ergänzenden französischen und englischen Text, kamen weiterhin zur Verwendung. Von guter propagandistischer Wirkung waren die Rundflüge anlässlich des Verkehrskongresses, die Tombolaflüge des Theatervereins, die Comptoirflüge nach Lausanne und der Schweizerische Sportfliegetag.

Die Tagespresse und besonders die Schweizer Mittelpresse haben uns im Berichtsjahre weiterhin wohlwollend unterstützt und unsere Mitteilungen laufend veröffentlicht. Unsere Propagandaaktion hat wie von Anfang an das Ziel, dem Publikum das Vertrauen zum Flugzeug beizubringen. Die Passagierzunahme im internationalen Verkehr zeigt, dass die Reisenden über grössere Distanzen dem Flugzeug immer mehr ihr Zutrauen schenken. Dies ist zweifellos ein Erfolg der propagandistischen Bemühungen, welche durch das Bestreben unterstützt werden, den Luftverkehr immer sicherer und auch rascher zu gestalten.

Finanzielles

Wie im Vorjahr, so ist auch 1934 das Genossenschaftskapital unverändert geblieben. Es beträgt auf 31. Dezember Fr. 310,200.

Die Betriebsrechnung schliesst etwas günstiger ab als budgetiert, und zwar dank vermehrter Einnahmen im Rundflugbetrieb, sowie zufolge von Einsparungen auf verschiedenen Ausgabepositionen. Einen Sonderbeitrag des Eidgenössischen Luftamtes haben wir den Amortisationen überschrieben.

Die Finanzlage verschiedener Kantone und Städte, welche unsere Fluglinien durch Betriebszuschüsse unterstützen, hat sich in den letzten Jahren wesentlich verschlechtert. Wir haben uns deshalb leider nicht nur seitens der Postverwaltung, sondern auch von seiten anderer Subvenienten Abstriche an den Beiträgen gefallen lassen müssen.

Es wird starker Anstrengungen bedürfen, um die entstandenen Lücken auszufüllen und das finanzielle Gleichgewicht unserer Unternehmung und auch ihr Tätigkeitsfeld zu erhalten und auszubauen.

Unsere liquiden Mittel sind im Berichtsjahre stark durch Anzahlungen für den Neukauf von Flugzeugen beansprucht worden.

Mit Rücksicht auf den Abschluss unserer Gewinn- und Verlustrechnung müssen wir auch in diesem Jahr von der Ausschüttung einer Dividende absehen.

Wir verweisen sodann auf die im Anhang aufgeführte Betriebsrechnung, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanz per 31. Dezember 1934. In der Bilanz haben wir die Reserve im Betrage von Fr. 1000 den Amortisationen zugeschlagen und eine Anzahlung von Fr. 50 auf dem Genossenschaftskapital der Rechnung 1934 gutgebracht, weil der Restbetrag uneinbringlich war.

Ausblick

Es ist uns im Berichtsjahre gelungen, unser Flugprogramm im Linienverkehr sicher und ohne Unfall durchzuführen. Neben dem Anschluss der Bundesstadt an das internationale Luftverkehrsnetz, haben wir die Aufgabe übernommen, auch die Zentren Lausanne, La Chaux-de-Fonds und Biel zu bedienen und den Städten Basel, Genf und Zürich neue Flugverbindungen zu sichern.

Die Alpar ist als gut organisierte Unternehmung längst über den Rahmen einer rein bernischen Unternehmung hinausgewachsen, was übrigens auch durch die Beiträge der bedienten andern Städte an den Alpar-Verkehr dokumentiert wird. Falls wir diesen, schon im letzten Bericht erwähnten Standard beibehalten oder weiter ausbauen wollen, so wird uns die Frage beschäftigen müssen, in welcher Weise unsere bisherige Organisation an die Entwicklung und die Forderungen, die von zuständiger eidgenössischer Seite gestellt werden, angepasst werden soll. Im Zusammenhang damit steht die Frage der Gewährung von Betriebsbeiträgen an die Alpar von seiten des Bundes. Sie stellt sich z. Z. besonders im Hinblick auf die Beteiligung unserer Unternehmung am Auslandsverkehr. Dieses wichtige Problem beschäftigte uns das ganze Jahr hindurch und wird zu einer Umgestaltung unserer Genossenschaft führen. Dabei wird es Aufgabe unserer Organe sein müssen, die berechtigten Interessen unserer Genossenschafter mit den Forderungen der kantonalen und stadtbernischen Behörden in Einklang zu bringen.

Wenn uns das kommende Betriebsjahr auch noch keine durchgreifenden Änderungen bringen dürfte, so möchten wir in fliegerischer Hinsicht doch auf die bevorstehenden Versuche mit dem Windmühlenflugzeug und auf die Einstellung eines mehrmotorigen grösseren Flugzeuges im Linienverkehr hinweisen.

Neben diesen Fragen dürfen wir Probleme wie die Aäreüberbrückung und Verbesserung der Flugplatzzufahrts-Strassen, sowie die Vorprojektierung neuer Verwaltungsgebäude nicht ausser Acht lassen.

Bern, den 14. Februar 1935.

Der Präsident: **F. Raaflaub.**

Der Direktor: **H. Pillichody.**

I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1934

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
A. 1. Rund-, Alpen-, Photo- u. Schleppflüge	43,660. 70	
2. Linienverkehr:		
a) Passagiere und Fracht	29,573. 55	
b) Postentschädigungen	68,871. 20	
c) Beiträge	68,245. 65	
d) Luftamt	5,000. —	
B. 1. Personal		63,968. —
2. Mieten und Feldunterhalt	5,961. 30	26,481. 20
3. Autodienst	8,282. 85	16,650. 15
4. Betriebsstoffe	10,075. 15	41,798. 60
5. Versicherungen		34,945. 60
6. Unterhalt der Flugzeuge		21,842. 97
7. Auswärtige Bodenorganisation		56,328. 05
8. Amortisationen		50,000. —
9. Verwaltung und Propaganda		29,414. 15
10. Verschiedene Ausgaben		12,557. 10
11. Verschiedene Einnahmen	19,970. 26	
12. Betriebsausgaben-Überschuss	94,345. 16	
	353,985. 82	353,985. 82

II. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1934

	Ausgaben Fr.		Einnahmen Fr.
1. Verlust 1933	3,202. 34	1. Beiträge:	
2. Betriebsausgaben-Überschuss	94,345. 16	Kanton Bern	30,000. —
3. Abschreibung auf Wertschriften	815. —	Stadt Bern	45,000. —
		Andere	1,000. —
		2. Zinsen	4,672. 85
		3. Verlust	
		1933: 3,202. 34	
		1934: 14,487. 31	
	98,362. 50		17,689. 65
			98,362. 50

Bilanz per 31. Dezember 1934

Aktiven		Passiven	
Fr.		Fr.	
1. Kassa	380.46	1. Kapital	310,200.—
2. Postcheck . .	961.83	2. Amortisations-	
3. Bank	20,943.—	fonds	327,000.—
4. Wertschriften .	167,928.23	3. Kreditoren . . .	113,015.98
5. Flugzeuge usw.	294,593.86		
6. Maschinen usw..	13,763.85		
7. Automobile . .	28,095.90		
8. Tankanlage . .	16,769.10		
9. Mobilien . . .	29,933.15		
10. Debitoren . . .	159,156.95		
11. Gewinn u. Verlust	17,689.65		
	<u>750,215.98</u>		<u>750,215.98</u>

Bericht der Kontrollstelle

In Erledigung des uns von der Generalversammlung vom 27. Februar 1934 übertragenen Mandats, haben wir heute die auf 31. Dezember 1934 abgeschlossene Jahresrechnung der „Alpar-Bern, Genossenschaft für Luftverkehr“ geprüft und richtig gefunden. Sowohl die Betriebs-, die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz stimmen mit den Grundbüchern überein, ebenso wie die von uns punktierten Belege mit den Bucheintragungen in Einklang stehen. Wir überzeugten uns ferner von der Richtigkeit der in der Bilanz ausgewiesenen Bank- und Kassabestände, ebenso wie von der Übereinstimmung des Postcheck-Saldos mit dem uns vorgewiesenen Postausweis. Was die in der Bilanz mit Fr. 167,928.23 aufgeführten Wertschriften anbelangt, so wurden uns dieselben entweder direkt vorgelegt oder deren unbeschwerter Verbleib nachgewiesen. Die Bewertung der Titel geht in Ordnung.

Gestützt auf diesen Befund empfehlen wir der Generalversammlung die Rechnung 1934 in ihrer vorliegenden Form zur Genehmigung unter bester Verdankung an die Verwaltungsorgane.

Bern, den 18. Februar 1935.

Die Rechnungsrevisoren: **F. Althaus.**
A. Häuptli.

Flugplatz Bern — Verkehrsausweis

I. Linienverkehr 1934

Flugstrecke	Kurse	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
<i>A. Bern—Zürich:</i>					
1. Linie 541	413	1,775	5,157	3,991	15,806
2. Linie 533	314	577	8,043	446	2,856
<i>B. Bern—Lausanne:</i>					
1. Linie 535	309	388	2,187	1,356	3,431
2. Linie 536	311	502	5,264	1,620	3,494
3. Linie 532	106	147	1,536	283	700
<i>C. Bern—Genf:</i>					
1. Linie 541	408	1,035	5,407	3,332	10,455
<i>D. Bern—Basel:</i>					
1. Linie 537	311	420	4,618	4,051	3,828
2. Linie 536	212	210	5,035	766	2,280
<i>E. Bern—La Chaux-de-Fonds:</i>					
1. Linie 532	105	110	1,812	415	408
Zusammen	<u>2,489</u>	<u>5,164</u>	<u>39,059</u>	<u>16,260</u>	<u>43,258</u>

	Kurse	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
1929	510	1,000	3,526	1,158	—
1930	1,286	1,835	8,610	7,407	11,018
1931	1,236	2,250	14,236	9,781	10,811
1932	1,826	4,193	20,642	20,029	31,843
1933	1,877	3,286	33,110	12,998	22,567
1934	2,489	5,164	39,059	16,260	43,258

II. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Schulflüge	Überflüge	Passagiere
1929	512	727	294	762
1930	1,179	1,095	879	1,989
1931	1,327	1,422	1,117	1,348
1932	1,299	2,137	867	1,262
1933	1,362	2,179	1,401	1,722
1934	1,292	3,237	850	2,309

III. Gesamtverkehr

	Starts und Landungen	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
1929	3,282	2,524	3,526	1,158	—
1930	6,713	5,813	8,610	7,407	11,149
1931	7,851	4,946	14,236	9,781	10,811
1932	9,565	6,715	20,642	20,029	31,585
1933	10,360	6,730	33,110	12,998	22,567
1934	14,397	9,939	39,059	16,260	43,258

IV. Flugleistungen der Alpar Bern

	Linienverkehr		Allgemeiner Flugbetrieb		
	Flugstunden	Linien km	Flüge	Flugstunden	Passagiere
1929	96 ¹ / ₂	13,500	695	187	611
1930	349	47,400	810	249	1,514
1931	1,008	137,800	1,159	410	2,595
1932	1,187	166,000	498	183	1,383
1933	1,253	180,000	1,686	397	1,806
1934	1,233	179,500	960	357	2,703

Flugplatz Lausanne — Verkehrsausweis

I. Linienverkehr

	Kurse	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
1933	1,623	1,689	26,915	4,931	13,459
1934	1,627	1,447	16,328	3,788	11,974

II. Allgemeiner Flugbetrieb

	Rund- und Alpenflüge	Schul- und Trainingsflüge	Flugstunden	Passagiere
1933	404	6,886	892	1,674
1934	1,003	4,892	899	2,795