



Alpar Bern

GENOSSENSCHAFT FÜR LUFTVERKEHR

SIEBENTER

JAHRESBERICHT

1935

ORGANE 1935

Vorstand

Präsident: **F. Raafflaub**, 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
E. v. Mühlönen, 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. Stäuble, Direktor, Bern
E. Vögli, Baudirektor, Biel
H. Wanner, Direktor, Bern

Betriebsausschuss

Präsident: **F. Raafflaub**, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Mitglieder: **F. Christen**, Bankdirektor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
E. v. Mühlönen, 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, Bern
O. Schüpbach, Lausanne
P. Robert, Bern

Chefmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Kontrollstelle

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

Das Jahr 1935 als siebentes Rechnungsjahr ist zugleich auch das letzte Betriebsjahr unserer jetzigen Alpar-Bern, Genossenschaft für Luftverkehr. Die im sechsten Jahresbericht angekündigte Neuorganisation ist von den Organen behandelt worden und befindet sich in Durchführung.

Es ist uns auch im Berichtsjahre gelungen, den Verkehr auf unsern Fluglinien weiter zu steigern, dagegen konnten wir das gute Ergebnis im Rundflugbetrieb früherer Jahre nicht erreichen, so dass unsere Rechnung trotz verminderter Amortisationen neuerdings mit einem Ausgabenüberschuss abschliesst.

In dieser Beziehung erwarten wir von der Neuorganisation bestimmt eine Besserung, wobei wir der Hoffnung Ausdruck geben, dass die zuständigen Behörden in den kommenden Jahren den Luftverkehr und den Berner Flugplatz weiterhin nach Kräften fördern helfen.

Flugfeld, Bauten, Installationen

Unser Flugplatz befindet sich dank sorgfältiger Pflege nach wie vor in ausgezeichnetem Zustande. Einige Bodenwellen, welche sich in der vordersten Piste gebildet haben, werden ausgeglichen werden müssen.

An den Bauten sind keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen worden. Erwähnen möchten wir die Reparatur der Wetterfront und die Erstellung eines durchgehenden Vordaches beim Restaurant.

Zwischen dem Scheinwerfer-Magazin und der Plattform ist eine Verbindung aus Betonplatten erstellt worden, um einen leichtern Transport des Scheinwerfers zu ermöglichen.

In der Flughalle ist eine neue Serie Kleiderschränke für Piloten (Sportflieger) erstellt worden, weil die vorhandenen den Platzbedürfnissen nicht mehr genügten.

Durch den Ankauf der grossen, zweimotorigen Koolhoven-Flugzeuge, welche in der Flughalle untergebracht werden müssen,

entsteht Raummangel, denn die Flughalle ist mit unserem Flugzeugpark und den Flugzeugen der Sportflieger und des Berner Aero-club voll besetzt.

Wir haben deshalb in Zusammenarbeit mit den zuständigen Gemeindeinstanzen die Vorarbeiten für den weiteren Ausbau des Flugplatzes und seiner Installationen anhand genommen. Dank der Unterstützung der Behörden werden wir in Kürze ein Projekt für den Bau einer Sportflugzeughalle vorlegen können. Wenn alle Sportflugzeuge in einer besondern Halle untergebracht sind, so wird die jetzige Flughalle für die nächsten Jahre aller Voraussicht nach zur Unterbringung der Verkehrsflugzeuge hinreichenden Platz bieten.

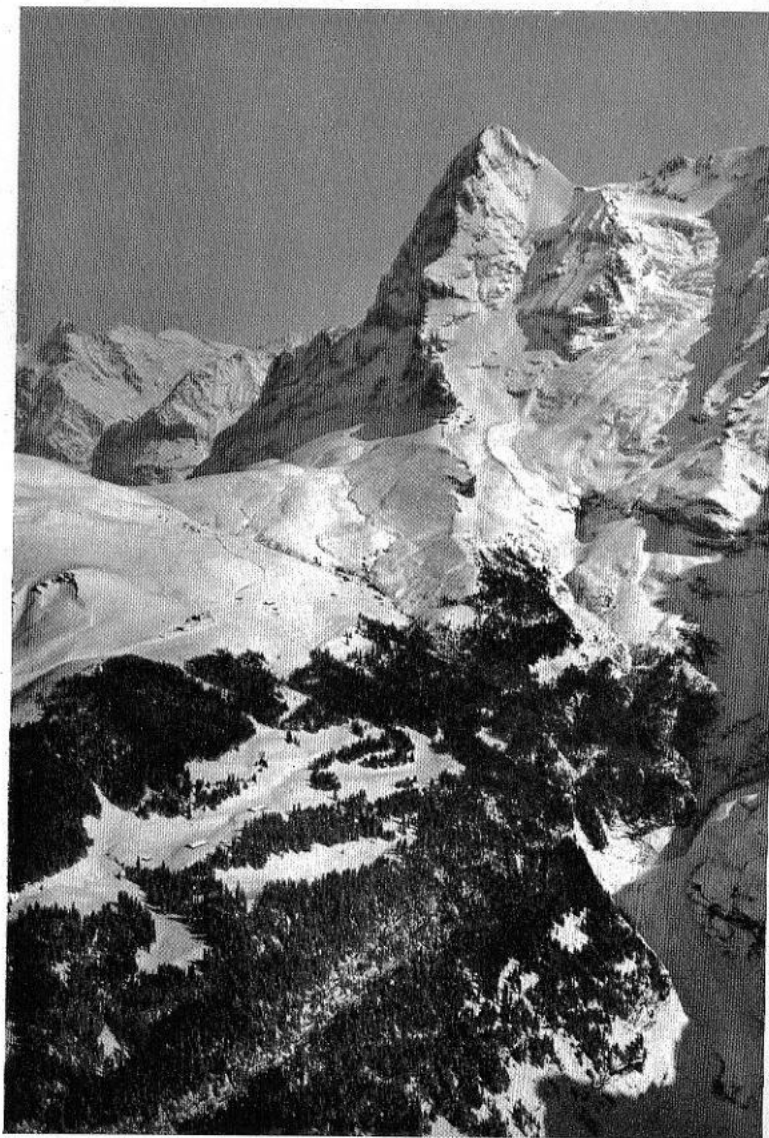
Flugzeug- und Automobilpark

Der „alte“ Flugzeugpark (Fokker F XI, Comte AC 4 und AC 8, de Havilland Leopard) erfuhr die im letzten Bericht angekündigte Erweiterung durch den Ankauf eines Windmühlenflugzeuges und eines zweimotorigen Verkehrsflugzeuges.

Mit dem Windmühlenflugzeug «Autogiro» sind eingehende Flugversuche unternommen worden. Es wurde vorerst für die Schulung von Piloten eingesetzt, dann aber vor allem auch zu Vorführungen an Flugtagen ins Ausland entsandt.

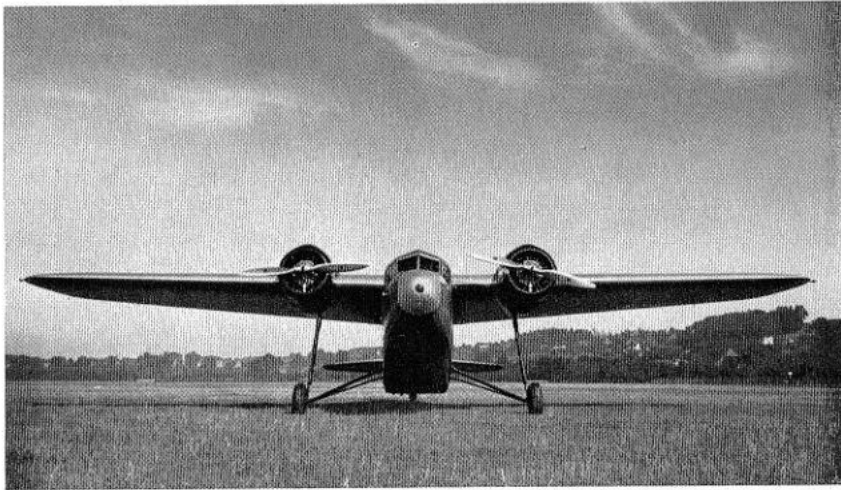
Das erste Koolhovenflugzeug ist am 18. September von Rotterdam her in drei Flugstunden in Bern eingetroffen. Es zeigt die erwarteten Leistungen und besitzt eine jedem Komfort entsprechende Kabine für 8 bis 10 Passagiere. Die bisher ausgeführten Flüge bewiesen eine ausgezeichnete Steiggeschwindigkeit, neben der erwarteten Reisegeschwindigkeit von 230 km in der Stunde. Die Sicht aus der Kabine ist völlig unbehindert, ein auf Alpenflügen besonders wichtiges Moment. Auf Grund der bereits gemachten guten Erfahrungen bestellten wir im November 1935 ein zweites, genau gleiches Koolhovenflugzeug, so dass uns ab Frühjahr 1936 zwei ganz moderne, zweimotorige Flugzeuge mit Bordfunkanlage, Toilette etc. zur Verfügung stehen.

Unser FBW-Omnibus und der Opelwagen haben sich gut bewährt. Der Stutzwagen muss dagegen seines hohen Benzinverbrauchs und der ständig notwendigen Unterhaltsarbeiten wegen durch einen andern Wagen ersetzt werden.



Scheidegg-Wengernalp mit Eiger

Photo Alpar



Das neue zweimotorige Verkehrsflugzeug „Koolhoven“



Das Windmühlenflugzeug „Autogiro“ im Fluge

Flugbetrieb

I. Linienverkehr

Wir können erfreulicherweise im Berichtsjahr eine Frequenzzunahme im Linienverkehr feststellen. Diese Zunahme rührt her aus einer Steigerung der Zahl sowohl der internen, wie der Zahl der internationalen Passagiere. Bei den internen Passagieren haben tarifarische Erleichterungen, wie sog. Tagesretour-Flugscheine, vermehrten Verkehr gebracht, bei den internationalen Passagieren ist die Verkehrszunahme vor allem den ausgezeichneten Anschlussverbindungen unserer Strecken mit den internationalen Gross-Distanzlinien zuzuschreiben.

Der Linienverkehr über Bern wurde am 1. April aufgenommen und erstmalig bis zum 5. Oktober (Saisonschluss) mit gleichen Flugplanzeiten durchgeführt. Diese Neuerung hat sich gut bewährt. Es ist wirklich zu begrüßen, dass nun im Luftverkehr statt wie bisher mit vier, mit nur zwei Flugplänen im Jahr gearbeitet werden kann.

Wir haben im Berichtsjahr folgende Fluglinien betrieben:

1. Lausanne—Bern—Basel, zur Herstellung des Anschlusses von Lausanne und Bern an Bern—Berlin/Wien, Basel—London;
2. Bern—Basel mit Anschluss an Basel—Paris—London (Frühkurs);
3. Basel—Bern—Lausanne—Genf mit Anschlüssen von und nach Marseille—Barcelona und Lyon—Paris;
4. Basel—La Chaux-de-Fonds—Lausanne—Genf mit Rückflug über Bern, als Postlinie für den Jura und die Westschweiz;
5. Genf—Lausanne als Anschluss an die Frühstrecke Genf—Paris, in Zusammenarbeit mit der Stadt Lausanne.

Unter unserer Konzession wurden, wie im Vorjahr, von der Aero-St. Gallen die Mittagsverbindung Bern—Zürich—St. Gallen und die Frühpostlinie Zürich—St. Gallen betrieben, während die Stadt Lausanne mit ihren Flugzeugen und ebenfalls unter unserer Konzession an der Durchführung der Frühlinie Lausanne—Genf mitwirkte.

Auf unseren sämtlichen Linien und den mitbetriebenen Strecken waren die gleichen Flugzeuge eingesetzt wie 1934. Dagegen hat

die Swissair im Verlaufe des Sommers auf ihrer Linie Genf—Bern—Zürich an Stelle der dreimotorigen Fokkerflugzeuge neue, einmotorige Schnellflugzeuge für 8—10 Passagiere vom Typ Clark eingesetzt, wodurch die Reisezeit zwischen den bedienten Städten um rund 30 % gekürzt werden konnte.

Zu der Tabelle auf Seite 14 über den Linienverkehr des Flugplatzes Bern geben wir nachstehende Erläuterungen (Ziffern in Klammern beziehen sich auf 1934).

In 2627 Kursflügen (2489) wurde der gesamte Flugverkehr über Bern durchgeführt. In dieser Zahl inbegriffen sind 58 Verdichtungsflüge, d. h. Kurse, welche mit mehr als einem Flugzeug befliegen werden mussten, um der Platznachfrage genügen zu können. Allein zwischen Basel und Bern sind 46 solche Kursverdoppelungen notwendig gewesen. Die effektive Zunahme der Kurse beträgt 80 oder 3,2%. Sie ist auf die um einige Tage verlängerte Flugsaison zurückzuführen.

Der Abgangs/Ankunftsverkehr der Passagiere betrug 5597 Personen (5164) oder 8,3 % mehr als im Vorjahr. Nahezu die Hälfte aller Reisenden entfällt auf den Durchgangsverkehr. Ein Drittel aller von und nach Bern fliegenden Personen sind Auslandspassagiere.

An Post wurden 34,488 kg (39,059 kg), an Fracht 12,233 kg (16,260 kg) und an Gepäck 45,263 kg (34,258 kg) befördert.

Sowohl der Post- wie der Frachtverkehr sind zufolge der allgemeinen Wirtschaftslage im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen, dagegen ist der Gepäckverkehr mit dem Passagierverkehr weiter angestiegen.

Die Abflugs- und Ankunftszeiten der Flugzeuge waren annähernd gleich wie 1934. Einzig nach Basel musste eine Frühverbindung neu eingeschaltet werden (Abflug 7.10), um dort das Morgenflugzeug Richtung Paris zu erreichen.

Unsere Piloten und Flugzeuge haben im Linienverkehr 200,200 Kilometer (179,500) in 1339 Flugstunden (1233) zurückgelegt. Von den vorgesehenen Flugkursen fielen nur 21 oder 0,8% (1,3%) aus, was als ausgezeichnete Leistung hervorgehoben werden darf.

Der Linienverkehr des Flugplatzes Lausanne, welcher ausschliesslich durch uns besorgt wurde, weist bei 1809 Kursflügen

(1627) 1788 beförderte Passagiere (1447) auf. Bei einer Zunahme der Kurse um 11% stieg der Passagierverkehr demnach um 24%. Eine ähnliche Zunahme kann bei der Postbeförderung (20,376 kg gegen 16,328 kg) und der Gepäckbeförderung (15,059 kg gegen 11,974 kg) festgestellt werden. Dagegen ist auch in Lausanne der Frachtverkehr zurückgegangen, und zwar auf 3386 kg (3788).

II. Allgemeiner Flugbetrieb

Der Rund- und Alpenflugbetrieb hielt sich im Rahmen früherer Jahre. Mit dem zweiplätzigem Leopardflugzeug wurden speziell Flüge ins Oberland und Wallis während der Woche ausgeführt.

Die Photoabteilung hat dank vermehrter Aufträge für Postkartenherstellung ihren Umsatz weiter steigern können, wogegen die Schleppeklaime zurückging.

Die Sportflieger sind erneut recht aktiv gewesen, was auch darin zum Ausdruck kommt, dass in der Flughalle ausser den beiden Flugzeugen des Berner Aeroclub noch weitere drei Flugzeuge garagiert werden, welche in Privatbesitz sind. Zudem hat die «Avia» (Gesellschaft der Fliegeroffiziere) mit Flugzeugen welche von der Fliegertruppe zur Verfügung gestellt wurden, auf unserem Platz ebenfalls den Flugbetrieb aufgenommen. — Eine besondere Note brachten die Trainingsflüge für die Schweizerische Sportfliegermeisterschaft, welche u. a. in der Ausführung von Staffelflügen durch drei Flugzeuge bestanden.

Erwähnen möchten wir auch dieses Jahr wiederum die lebhafteste Tätigkeit der Segelflieger, welche vom Belpmoos aus im Flugzeugschlepp zu beachtenswerten Flügen starteten. Die Schweizer Segelflug-Rekorde im Dauerflug (10 Std. 25 M.), im Streckenflug (132 km) und im Höhenflug (1850 m) sind alle von Bernern aufgestellt worden.

Ausländische Sportflieger besuchten uns auch im Berichtsjahr wieder in grösserer Zahl. Eine Gesellschaft von zehn französischen Sportfliegern war anlässlich eines Pfingstfluges durch die Schweiz bei uns zu Gast. Englische und deutsche Piloten sind z. T. Stammgäste geworden.

Der Berner Theaterverein hat auch 1935 eine grössere Zahl von Flügen als Gewinne in die Theaterlotterie aufgenommen,

was beim Publikum, wie wir feststellen durften, immer gute Aufnahme findet. Grossbetrieb herrschte besonders während der 1. Berner Flugwoche. Am Sonntag 22. und Sonntag 29. September konnten wir in 68 Flügen 361 Passagiere befördern. Erstmals wurde hierbei das Koolhovenflugzeug für Oberlandflüge eingesetzt, welche in einer halben Stunde bis ins Jungfrau-Gebiet führten.

Wir beteiligten uns ferner an drei auswärtigen Flugtagen mit unsern Passagierflugzeugen, nämlich in Lyss (18. August), Langenthal (31. August und 1. September) sowie in Pontarlier (1. September). In 43 Flügen wurden dabei 159 Passagiere befördert. Im Jahre 1934 waren es 11 Flugtage mit 885 Passagieren. In dieser ganz bedeutenden Abnahme spiegelt sich die Verschlechterung der Wirtschaftslage besonders in ländlichen Bezirken. Für uns brachte dieser Rückgang nicht nur eine Abnahme in den Passagierzahlen, sondern auch einen fühlbaren Rückgang der Einnahmen aus den Rund- und Alpenflügen.

Wir haben uns in Erwartung einer neuerlichen Frequenzzunahme entschlossen, 1936 unsere Preise für die längeren Flüge nochmals herabzusetzen, so dass z. B. ein Matterhornflug noch Fr. 120.— kostet und damit gleich teuer zu stehen kommt wie von anderen Flugplätzen aus.

Grössere Flüge haben wir im Berichtsjahr mehrere unternommen. Zu erwähnen ist ein Flug mit dem Koolhoven von Rotterdam nach Bern am 18. September und ein Flug mit dem nämlichen Flugzeug in umgekehrter Richtung am 19. November. Beidemale wurde die 700 km lange Strecke in rund 3 Stunden durchflogen. Mit dem Leopardflugzeug führten wir am 3. November einen Flug ins Tirol aus, welcher ebenfalls über 3 Stunden dauerte.

Mit dem Autogiro, welcher am 19. Januar 1935 auf dem Flugweg von England her in Bern eintraf, sind im Laufe des Sommers zahlreiche Schul- und Trainingsflüge unternommen worden, um unsere Piloten mit diesem neuartigen Flugzeug vertraut zu machen. Wir konnten den Autogiro an Flugtagen in Frankreich (St. Julien und Autun) sowie in Deutschland (Düsseldorf und Köln) durchführen. Seine Einführung in den normalen Flugbetrieb und die Ausföhrung von Passagierflügen über den Rahmen besonderer Versuche hinaus, war aber noch nicht möglich.

Auf dem Flugplatz Lausanne wurden total 5382 Flüge mit 861 Stunden ausgeführt. Davon sind 4873 Schul- und Trainingsflüge von Sportfliegern, während 362 Flüge mit 633 Passagieren von der Flugplatzdirektion mit ihren Flugzeugen unternommen wurden. Der Lausanner Flugplatz weist also nach wie vor einen beachtenswerten Flugbetrieb auf.

Verwaltung

Die sechste ordentliche Generalversammlung der Genossenschaft fand am 5. März 1935 statt. Von ihr wurden die statutarischen Jahresgeschäfte erledigt. Bei den Wahlen in den Vorstand wurden die bisherigen Mitglieder bestätigt. Ein Rücktrittsgesuch wurde von der Versammlung genehmigt, von einer Ersatzwahl jedoch Umgang genommen.

Der Vorstand hat zwei und der Betriebs-Ausschuss neun Sitzungen abgehalten.

Zum eingehenden Studium der Reorganisationsfrage wurde vom Betriebs-Ausschuss aus seiner Mitte eine Reorganisations-Kommission bestellt, welche in sechs Sitzungen die Frage eingehend behandelte. Auf Grund ihrer Anträge hat der Betriebs-Ausschuss im Auftrage des Vorstandes in der Folge das am 18. Dezember an die Genossenschaft gerichtete Rundschreiben erlassen, welches die Neuorganisation ausführlich darlegt.

Am 13. Februar 1936 ist an den Folgen eines Unfalls unser Mitgründer Herr Ernst v. Mühlänen gestorben. Seit der Gründung unserer Genossenschaft gehörte Herr v. Mühlänen dem Vorstande und Betriebsausschuss als Mitglied an. Seit mehreren Jahren war Herr v. Mühlänen auch aktiver Sportflieger.

Der Verstorbene hat sich um die Entwicklung des Flugwesens in Bern und um unsere Unternehmung grosse Verdienste erworben. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Propaganda

Im Berichtsjahre hielt sich unsere Propaganda im üblichen Rahmen der früheren Jahre. Nachdem die Schweiz. Luftverkehrs-Union in die SVZ übergegangen war, beteiligten wir uns mit dem Verkehrsverein der Stadt Bern an dieser Institution, um ihr eine gut

geführte Luftverkehrspropaganda zu ermöglichen. Unser Luftverkehr und Flugbetrieb ist denn auch in den Publikationen der SVZ entsprechend berücksichtigt worden.

In den Publikationen und Inseraten des Verkehrsvereins der Stadt Bern waren wir wiederum weitgehend berücksichtigt, desgleichen hat uns die Presse erneut wohlwollend unterstützt, was wir auch an dieser Stelle bestens verdanken.

Für unsere Fluglinien haben wir im Berichtsjahr eine starke Inseratenpropaganda entfaltet, deren Resultat befriedigte.

Durch besondere Bilder-Reportagen und die Veröffentlichung von schönen Flugaufnahmen haben wir bei den Publikationen des Oberländischen Verkehrsvereins mitgewirkt.

Unser Material an grossen und kleinen Plakaten kam im üblichen Masse zur Verwendung. Das grosse Linienplakat wurde anlässlich der Betriebseröffnung in allen grösseren Schweizerstädten angeschlagen. Die kleinen Plakate kamen hauptsächlich in Reisebüros und Hotels zur Verteilung, desgleichen unsere Alpenflugprospekte.

Finanzielles

Das Genossenschaftskapital ist im Berichtsjahr um Fr. 500.— auf Fr. 310,700.— gestiegen durch Anteilscheinübernahme eines auswärtigen Interessenten.

Die Betriebsrechnung schliesst nicht so günstig ab wie budgetiert, so dass wir die Amortisationen entsprechend kürzen müssen. Die Abstriche an den Beiträgen verschiedener von uns bedienter Zentren wirken sich in unserem Rechnungsergebnis entsprechend ungünstig aus.

Unsere liquiden Mittel wurden durch Zahlungen für das zweimotorige Verkehrsflugzeug, Anzahlungen auf ein zweites solches Flugzeug und den Kauf des Autogiro absorbiert, so dass wir auf Ende des Jahres in grösserem Umfang Bankkredit beanspruchen mussten.

Der Abschluss der Gewinn- und Verlustrechnung erlaubt auch in diesem Jahre keine Dividenden-Ausschüttung.

Näheren Aufschluss über das diesjährige Ergebnis und die finanzielle Gestaltung geben sodann die im Anhang aufgeführte Betriebsrechnung, die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz per 31. Dezember 1935.

Ausblick

Wir haben auch das siebente Betriebsjahr nach vorgesehenem Programm und ohne Unfall beenden können. Im Linienverkehr sicherten unsere Flugstrecken 7 Schweizerstädten und im besondern der Bundesstadt die Anschlüsse an internationale Luftverbindungen. Mit unsern Rund- und Alpenflügen haben wir bis Ende 1935 mehr als 12 000 Personen den Genuss des Fliegens verschafft.

Die weitere Entwicklung führt jetzt zu einer Trennung der Betriebe. Der Flugbetrieb mit Liniendienst und Rund- und Alpenflügen soll durch die zu gründende Alpar Luftverkehrs AG. übernommen werden. Der Flugplatzbetrieb ist der Flugplatz-Genossenschaft vorbehalten. Unser diesjähriger Bericht schliesst demnach als siebenter das erste Kapitel der Geschichte über die Entwicklung des Berner Flugwesens.

Beide Unternehmungen — Alpar Luftverkehrs AG. und Platzgenossenschaft — haben es sich zum Ziele gesetzt, unser Flugwesen auch weiterhin nach Kräften zu fördern.

Der Genossenschaft wird dabei die Aufgabe zufallen, vor allem die Frage der künftigen Flugplatzgestaltung und der Zufahrt zum Flugplatz einer Lösung näher zu bringen. Die Luftverkehrs-AG. soll in erster Linie den durch sie bedienten Städten, insbesondere unserer Bundesstadt, Flugverbindungen schaffen, welche den Anschluss an die wichtigen internationalen Linien gewährleisten.

Damit schliessen wir diesen Bericht mit dem Dank an alle Beteiligten, sowie an das Personal für getreue Mitarbeit.

Bern, 27. März 1936.

Alpar-Bern
Genossenschaft für Luftverkehr

Namens des Vorstandes:

Der Präsident: **F. Raaffaub.**

Der Direktor: **H. Pillichody.**

I. Flugplatz Bern - Verkehrsausweis

1. Linienverkehr 1935

Flugstrecke	Kurse	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
A. Bern—Zürich:					
1. Linie 541a	319	1,326	3,479	2,208	11,303
2. Linie 533	324	585	8,748	792	2,929
B. Bern—Lausanne:					
1. Linie 532	161	179	804	47	612
2. Linie 536	324	656	7,745	1,997	5,372
3. Linie 537	277	436	1,120	389	4,578
C. Bern—Genf:					
1. Linie 541a	312	900	3,880	2,127	7,536
D. Bern—Basel:					
1. Linie 536	326	477	7,228	1,229	4,395
2. Linie 537	366	808	1,405	3,398	7,413
3. Linie 537a	158	133	79	46	750
E. Bern—La Chaux-de-Fonds:					
Linie 532	60	97	—	—	375
Zusammen	2,627	5,597	34,488	12,233	45,263

	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
1935 . . .	2,627	5,597	34,488	12,233	45,263

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Schulflüge	Ueberflüge	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
1935 . . .	947	5,162	1,458	2,042

3. 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
1935 . . .	16,303	9,282	34,488	12,233	45,263

II. Flugleistungen der Alpar-Bern

	Linienverkehr		Allgemeiner Flugbetrieb			
	Flugstunden	Linien km	Passagiere	Flüge	Flugstunden	Passagiere
1929 . . .	96½	13,500	235	695	187	611
1930 . . .	349	47,400	552	810	249	1,514
1931 . . .	1,008	137,800	1,509	1,159	410	2,595
1932 . . .	1,187	166,000	1,794	498	183	1,383
1933 . . .	1,253	180,000	2,082	1,686	397	1,806
1934 . . .	1,233	179,500	1,920	960	357	2,703
1935 . . .	1,339	200,200	2,824	1,081	431	1,598

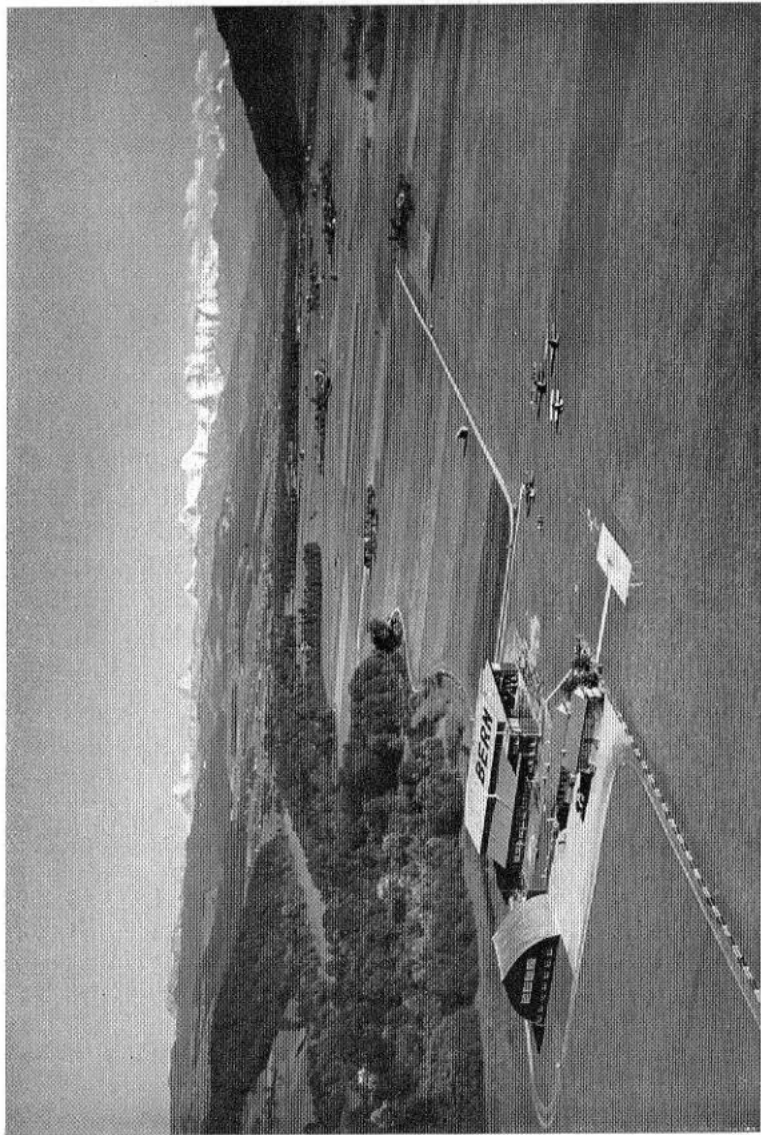
III. Flugplatz Lausanne - Verkehrsausweis

1. 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
1935	1,809	1,788	20,376	3,386	15,059

2. 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
1935 . . .	509	4,873	861	1,460



Flugplatz Belpmoos mit Blick auf die Alpen (Sommer 1935)

Photo Alpar