

ALPAR

Schweizerische Luftverkehrs A.G., Bern

ERSTER

JAHRESBERICHT

1936

ORGANE 1936

Verwaltungsrat

Präsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Vizepräsident: **H. Wanner**, Direktor, Bern
Mitglieder: **F. Christen**, Direktor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
H. Giger, Kaufmann, Bern
R. Grimm, Gemeinderat, Bern
Dr. **H. Küpfer**, Kant. Finanzsekretär, Bern
Dr. **E. Mende**, Bern
F. Raaflaub, Finanzdirektor, Bern
Dr. **F. Rubin**, Vorsteher d. Handelskammer, Bern
J. Schaffner, Direktor, Bern
E. Vögtli, Baudirektor, Biel

Verwaltungsratsausschuss

Präsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Vizepräsident: **H. Wanner**, Direktor, Bern
Mitglieder: **F. Christen**, Direktor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
F. Raaflaub, Finanzdirektor, Bern

Direktion

Direktor: **H. Pillichody**
Stellvertreter: **W. Eberschweiler**

Pilotenstab

Chefpilot: **W. Eberschweiler**
Piloten: **H. Pillichody**
P. Robert
P. Sauge
O. Schüpbach
W. Hörning (Reserve)

Chefmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Kontrollstelle

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

ERSTER

JAHRESBERICHT 1936

Allgemeine Entwicklung

Die im letzten Jahresbericht der «Alpar-Bern, Genossenschaft für Luftverkehr» angekündigte Neuorganisation ist am 7. April des Berichtsjahres vollzogen worden. Der vorliegende Jahresbericht ist somit der erste unserer «Alpar, Schweiz. Luftverkehrs-A.-G.». Gegenüber den Jahresberichten der früheren Genossenschaft erfährt er insofern eine Einschränkung, als er sich nur noch mit dem Betrieb einer Luftverkehrsunternehmung schweizerischen Charakters befasst und alles Lokale, so vor allem den Bericht über den ganzen bernischen Flugplatzbetrieb, nicht mehr enthält. Dieses Gebiet fällt der Flugplatzgenossenschaft Bern zu.

Im Berichtsjahr ist eine den internationalen Sommerflugplänen angepasste Verkürzung der Flugsaison gegenüber dem Vorjahre um 18 Tage eingetreten, was die Einnahme-Möglichkeiten entsprechend verminderte. Neben diesem Faktor wirkte sich die Krise im Handel und Verkehr, sowie das ausnehmend schlechte Sommerwetter ebenfalls ungünstig auf das Saisonergebnis aus, was zur Folge hatte, dass dieses hinter den Erwartungen zurückblieb. — Wenn trotzdem gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme der beförderten Passagiere, Post, Fracht und Gepäck festzustellen ist, so rührt dies vom Ergebnis der uns im Berichtsjahre erstmals zugeteilten Fluglinie Genf—Zürich (535) her, welche einen wesentlichen Anteil an der Gesamtfrequenz unseres Liniennetzes hat.

Die Tatsache, dass das Flugzeug von vielen noch als Schönwetter-Transportmittel betrachtet wird, war leider im meteorologisch ungünstigen Sommer 1936 nicht zu verkennen, wengleich das Verkehrsergebnis zeigt, dass der Faktor Wetter sowohl bezüglich Regelmässigkeit, wie bezüglich Pünktlichkeit immer weniger ins Gewicht fällt. Die Ausrüstung der Flugzeuge mit Funkapparatur und Instrumenten einerseits, sowie die grössere Erfahrung und das grössere Können der Piloten andererseits haben diesen Fortschritt bewirkt. Es ist nun Sache der Propaganda, das Publikum zu der berechtigten inneren Umstellung zu bewegen, welche, wie wir zugeben müssen, in andern Ländern bereits weiter fortgeschritten ist als bei uns.

Flugzeugpark

Das auf den internationalen Fluglinien von und nach der Schweiz zur Verwendung kommende komfortable und schnelle Flugzeugmaterial liess die Anpassung der Flugzeuge auf den Zubringerlinien nicht nur als wünschenswert, sondern als unumgänglich erscheinen. Aus diesem Grunde wurde die Anschaffung eines zweiten zweimotorigen Koolhovenflugzeuges beschlossen, welches am 27. März bei schlechten Wetterverhältnissen von Rotterdam herfliegend auf dem Flugplatz Bern eintraf.

Die Koolhovenflugzeuge haben sich sowohl im regelmässigen Linienverkehr wie bei andern zum Teil über grosse Distanzen führenden Flügen vorzüglich bewährt, und zwar sowohl was die Flugleistungen, als auch was die Flugeigenschaften anbetrifft. Diese Flugzeuge sind bei den Passagieren wegen der guten Sicht und den bequemen Stühlen sehr beliebt; in Bezug auf Schalldämpfung, Heizung und Lüftung der Kabine sind noch Verbesserungen möglich. Diese werden soweit durchführbar anlässlich der Winterrevision vorgenommen. Die

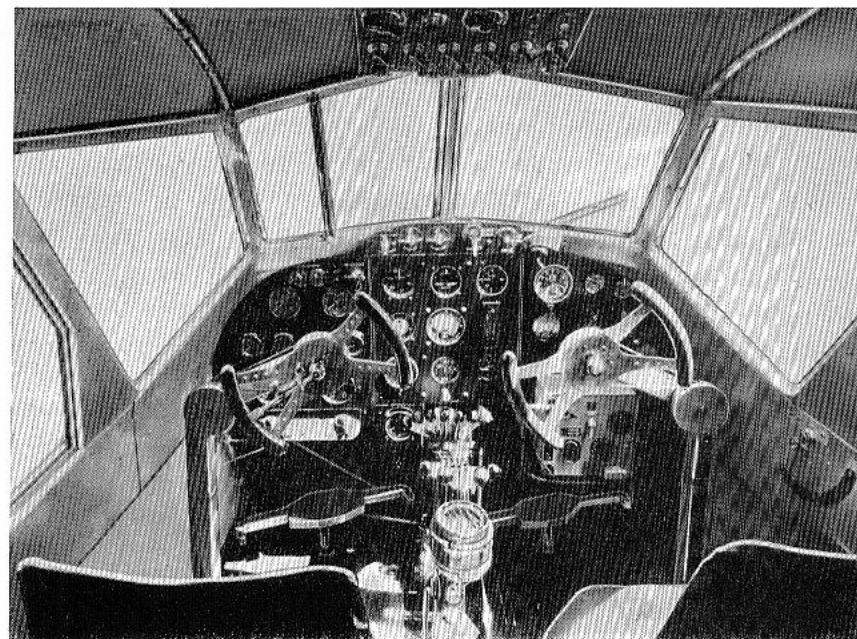


Die neuen Koolhoven-Flugzeuge der ALPAR

während eines planmässigen Kurshaltes auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

eine der beiden Koolhoven-Maschinen wurde zwecks Vornahme gewisser Abänderungen und zur Durchführung der Winterrevision anfangs Dezember nach Rotterdam in die Fabrik überflogen. Das zweite dieser Flugzeuge sowie alle Motoren werden, wie auch die übrigen Flugzeuge, in unsern eigenen Werkstätten revidiert. Die Flugzeuge Fokker F. XI, Comte A. C. 8 und A. C. 4 wurden im Berichtsjahr auf den postalischen Linien, sowie bei Rund-, Alpen- und Sonderflügen eingesetzt und zeigen noch heute, trotz langjährigen Gebrauchs, kaum irgendwelche Alterserscheinungen.

Für die Fluglinie nach La Chaux-de-Fonds wurde hauptsächlich das der Flugplatz-Genossenschaft verbliebene und durch uns von dieser gecharterte Leopard-Flugzeug verwendet, welches sich ebenfalls gut bewährte.



Führerkabine eines Koolhoven-Flugzeuges

Links: Sitz des Flugzeugführers; rechts: Sitz des Funkers oder Hilfspiloten (mit Doppelsteuerung). Am Instrumentenbrett links: Motorenkontrollinstrumente; Mitte: Flugkontrollinstrumente (auch Blindflug); rechts: Kontrolluhren und Funkgeräte. In der Mitte unten: Kompass; direkt darüber: Motorenbedienungshebel und Hebel für Heizung, Belüftung etc. Ganz oben, Mitte: Elektrische Schalttafel

Das Monospar-Flugzeug war auch im Jahre 1936 ausser Betrieb, ist nun aber, nach gründlicher Ueberholung von Zelle und Motoren, wieder flugbereit.

Der «Autogiro» befindet sich noch immer in England in der Herstellerfabrik, wohin er nach einem kleinen Unfall anlässlich einer Vorführung in Köln schon im Jahre 1935 verbracht worden ist. Die von uns durchgeführten Versuche haben gezeigt, dass diese Flugzeugart im gegenwärtigen Entwicklungsstadium einzig vom sportlichen Standpunkt aus interessant ist, während sie kommerziell noch kaum ausgenützt werden kann.

Unser Flugzeugpark setzt sich auf Ende 1936 wie folgt zusammen:

- 2 Koolhoven F. K. 50, zweimotorig, mit 8 bis 10 Passagierplätzen;
- 1 Monospar St. 4, zweimotorig, mit 3 Passagierplätzen;
- 1 Fokker F. XI, einmotorig, mit 4 bis 5 Passagierplätzen;
- 1 Comte AC 8, einmotorig, mit 4 bis 5 Passagierplätzen;
- 1 Comte AC 4, einmotorig, mit 1 bis 2 Passagierplätzen.

Flugbetrieb

a) Linienverkehr

Wegen der von der International Air Traffic Association beschlossenen Vereinfachung der Flugpläne auf zwei pro Jahr (Sommer- und Winterflugplan) begannen wir unsern Linienverkehr erst am 20. April, dem Datum des Beginns des Sommerflugplanes, welcher am 3. Oktober endigte.

Es wurden uns folgende Fluglinien zum Betrieb übergeben:

1. Basel - Bern - Lausanne - Genf (532).
2. Bern - La Chaux-de-Fonds - Biel - Bern (532 a).
3. Basel - Bern - Lausanne - Bern - Basel (534).
4. Genf - Lausanne - Bern - Zürich - Bern - Lausanne - Genf (535).
5. Bern - Lausanne (fakult.) - Genf - Lausanne - Bern (536).
6. Bern - Basel - Bern (537).
7. Bern - Biel - Basel (537 a).
8. Genf - Lausanne - oder Bern - Zürich, fakultativ (541 a).
9. Lausanne - Genf - Lausanne (480 a).

Die Zubringerstrecke Lausanne - Genf (480 a) wurde unter unserer Konzession durch die Stadt Lausanne mit deren Flugzeugen betrieben.

Trotz einer Verkürzung der Flugsaison um 18 Tage konnten wir unsere Flugleistungen im Linienverkehr um 133 Flugstunden und 32 457 Flugkilometer steigern, wobei wir rund 800 Passagiere mehr beförderten als im Vorjahr. Wenn die Strecke Genf - Zürich (535) als Früh- bzw. Abendkurs geführt worden wäre, so hätte vermutlich die Passagierfrequenz noch um ein Wesentliches gesteigert werden können, da diese Strecke als Mittagkurs geführt vom Standpunkt des internen Passagiers aus nicht interessant war.

Die Bedeutung unserer Flugverbindungen für den internationalen Verkehr ist daraus ersichtlich, dass von sämtlichen von uns beförderten Passagieren deren 1723, also nahezu 50 Prozent, Auslands-passagiere waren.

Es verdient an dieser Stelle hervorgehoben zu werden, dass unser gesamter Linienbetrieb in seinem achten Jahre wiederum ohne jeden Unfall und auch ohne Notlandungen verlaufen ist. An diesem erfreulichen Resultat ist nicht in letzter Linie das neue Flugmaterial schuld, welches durch seine verbesserten Einrichtungen und Instrumentierungen das Fliegen bei schlechtem Wetter bedeutend erleichterte.

Wenn die Regelmässigkeit gegenüber dem Vorjahr etwas zurückgegangen ist, so muss diese Tatsache hauptsächlich der Jura-Flugstrecke zur Last gelegt werden, welche bei schlechtem Wetter häufig nicht befliegen werden konnte.

Auf den Hauptlinien ist die Regelmässigkeit trotz den ungünstigen meteorologischen Verhältnissen gleich geblieben. Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der Flugleistungen im Linienverkehr in den Jahren 1929 bis 1936:

Jahr	Flugstunden	Linien km	Passagiere
1929	96½	13 500	235
1930	349	47 400	552
1931	1108	137 800	1509
1932	1187	166 000	1794
1933	1253	180 000	2082
1934	1233	179 500	1920
1935	1339	200 200	2824
1936	1472	232 657	3619

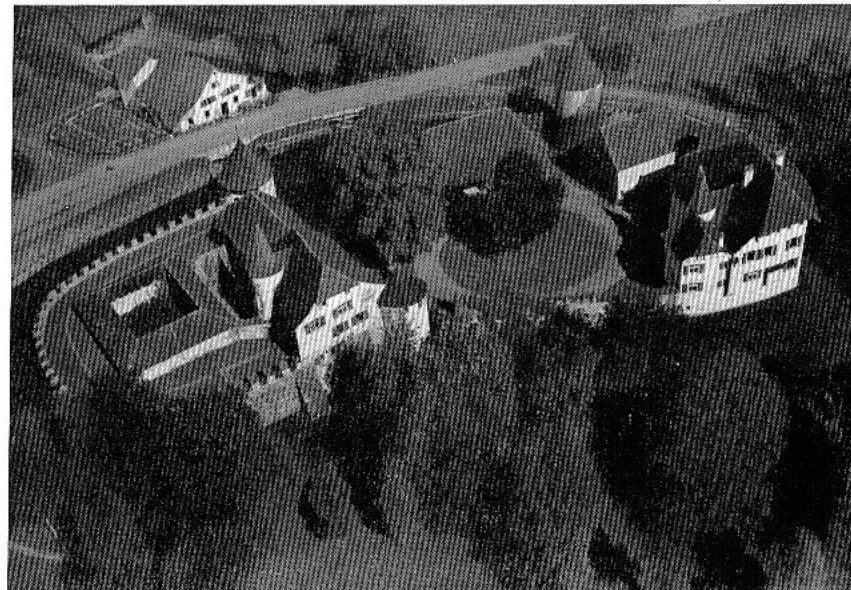


Photo Alpar

Wolkenstimmung über den Alpen

b) Allgemeiner Flugbetrieb

Trotz erneuter Senkung der Tarife und intensiver Propaganda ging die Zahl der Rund- und Alpenflugpassagiere gegenüber dem Vorjahr etwas zurück, eine Erscheinung, die nur teilweise auf die Krise und schlechtes Wetter, wohl aber darauf zurückzuführen ist, dass für das Publikum die Epoche des Fliegens um der Sensation und um der Neugierde willen bereits vorbei und an deren Stelle in vermehrter Masse die Epoche des Flugzeuges als Verkehrsmittel getreten ist. Diese Umstellung äussert sich vor allem in einem Rückgang der sogenannten Lufttaufen und mit ihnen der Flugtage auf dem Lande, welche vor einigen Jahren noch stark im Schwunge waren. Alpenflüge konnten im vergangenen Sommer infolge lang andauernder schlechter Witterung sehr wenige ausgeführt werden; an Flugtagen wirkten wir mit in Niederbipp mit zwei einmotorigen, in Thun, Lausanne und Genf mit einem zweimotorigen Flugzeug. Die Rundflüge in Bern wurden stark belebt durch die Aufnahme solcher Flüge als Treffer in die Lotterie des Berner Theatervereins, sowie in die Verlosung einer bernischen Mineralwasserfirma.



Luftbild Alpar

Schloss Hallwyl

Eine erfreuliche Zunahme haben wir bei den Sonderflügen zu verzeichnen. Unsere neuen leistungsfähigen Koolhovenflugzeuge setzten uns in die Lage, Aufträge zu übernehmen, welche wir noch vor einem Jahr nicht, oder dann nur bei guter Wetterlage hätten durchführen können.

Ausser zwei Ueberführungsflügen von Rotterdam nach Bern wurden Auslandsflüge nach Marseille, Barcelona, London und London-Rotterdam ausgeführt, und zwar teilweise bei sehr schlechten Wetterbedingungen. Mit einer Ausnahme waren diese Auslandsflüge Krankentransporte, bei welchen der grosse Zeitgewinn eine entscheidende Rolle spielte.

In der Photoabteilung wurden 400 Luftaufnahmen erstellt, welche zum grössten Teil zur Postkartenherstellung Verwendung fanden. Die Schleppreklame ist dagegen ein Gebiet, das an Aktualität eingebüsst hat. Die Einführung eines neuen Schlepp-Systems scheiterte vorderhand an den zu hohen Kosten, welche für schweiz. Verhältnisse ein Arbeiten ohne Verlust kaum ermöglicht hätten.

Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der Ergebnisse im allgemeinen Flugbetrieb in den Jahren 1929 - 1936.

Jahr	Flüge	Flugstunden	Passagiere
1929	695	187	611
1930	810	249	1514
1931	1159	410	2595
1932	498	183	1383
1933	1686	397	1806
1934	960	357	2703
1935	1081	431	1598
1936	613	327	1561

Verwaltung

Die Gründungsversammlung unserer Gesellschaft fand am 7. April 1936 in Bern statt. An ihr wurden die Vorschläge der «Alpar-Bern, Genossenschaft für Luftverkehr», betr. die Uebernahme von Flugzeugen, Einrichtungen und Mobilien gutgeheissen. Im weitem genehmigte die Versammlung das Budget für das Jahr 1936. Sie hiess ferner den vorgelegten Statuten-Entwurf gut. In der Gründungsversammlung und in der anschliessenden ersten Verwaltungsratssitzung wurden der Verwaltungsrat, der Verwaltungsratsausschuss und die Direktion bestellt. (Siehe Aufstellung auf der ersten inneren Deckelseite.) Im Laufe des Berichtsjahres hielt der Verwaltungsrat 2 und der Verwaltungsratsausschuss 4 Sitzungen ab.

Propaganda

Wir haben unsere Propaganda-Massnahmen im Berichtsjahre gegenüber frühern Jahren erweitert, speziell mit Rücksicht auf unsere Tätigkeit auf dem Flugplatz der Völkerbundsstadt Genf, wo im Jahre 1936 erstmalig eines unserer Flugzeuge ständig stationiert war.

Die Namensänderung und die Notwendigkeit, auch auf dem Gebiete des Plakatwesens mit neuen Motiven hervorzutreten, veranlasste uns, einen Entwurf des Graphikers A. Cardinaux, Bern/Paris, zur Ausführung zu bringen. Das neue Plakat mit seiner ansprechenden

Bildwirkung stellt ein zweimotoriges Koolhovenflugzeug dar, welches über einen von Bergen umrahmten Schweizersee fliegt. Dieses Plakat gelangte zu Beginn der Flugsaison in allen grösseren Schweizerstädten und sodann auf den Flugplätzen des Auslandes zum Anschlag. Eine verkleinerte Wiedergabe unseres neuen Plakates fand speziell für die Reisebüros Verwendung.

Während den Hauptteil unserer Propagandamittel wie in früheren Jahren die Insertionen in den Tageszeitungen beanspruchten, beteiligten wir uns auch mit Beiträgen an der Auslandspropaganda des Verkehrsvereins der Stadt Bern, der Schweiz. Verkehrszentrale, sowie an den Publikationen des Verkehrsvereins des Berner Oberlandes.

Im weitem haben wir einen Streckenflug-, sowie einen Rundflugprospekt, letzteren in deutscher und französischer Sprache, ausgearbeitet, der allen Interessenten zur Verfügung gestellt worden ist.

In Zusammenarbeit mit einer Spezialfirma auf dem Platze Bern, sowie unter Verwendung von speziell hergestellten Modellen unserer Koolhovenflugzeuge, konnten wir in verschiedenen Reisebüros Schaufensterdekorationen vornehmen. Eine wirksame Unterstützung unserer Propaganda-Massnahmen brachte die weitgehende Verwendung von photographischen Vergrösserungen aus dem Bestande unserer Photoabteilung.

Es freut uns, feststellen zu dürfen, dass uns die Presse wie bis anhin in wohlwollender Weise für Publikationen zur Verfügung stand. Wir danken ihr hierfür auch an dieser Stelle.

Finanzielles

Der Abschluss unserer Gewinn- und Verlustrechnung konnte nicht ganz im Rahmen des Budgets gehalten werden, vor allem, weil die Einnahmen aus dem Flugbetrieb den Erwartungen nicht voll entsprachen. Die ungünstige Wirtschaftslage in der Schweiz und eine durchgreifende Umstellung der Flugpläne haben sich in einem fühlbaren Rückgang der Inlandspassagiere auf unsern Flugstrecken und dadurch auch in einer Verminderung der Streckenerträge ausgewirkt, welche durch die Zunahme der internationalen Reisenden nicht ausgeglichen werden konnte. Die Konkurrenz der tschechischen Fluglinie Prag - München - Zürich - Genf - Marseille hat sich auf der Teilstrecke Genf - Zürich verstärkt und dazu beigetragen, unsere Einnahmen noch

weiter zu vermindern. Während das finanzielle Ergebnis der Rund- und Alpenflüge nicht sehr günstig war, brachten bis zu einem gewissen Grade die Sonderflüge ins Ausland einen Ausgleich.

Im Verhältnis zu unseren Verpflichtungen verfügten wir nur über knappe liquide Mittel, so dass wir im grösseren Masse Kredit beanspruchen mussten.

Leider gestattet das Ergebnis unseres ersten Betriebsjahres keine Dividenden-Ausschüttung.

Die Gewinn- und Verlustrechnung, den Bericht der Kontrollstelle, sowie die Bilanz geben wir im Anschluss an den Textteil wieder. In der Bilanz sind die Aktiven, d. h. Flugzeuge usw., nach Vornahme der statutarischen Abschreibungen eingesetzt.

Rückblick und Ausblick

Programmässig und ohne Unfall durften wir unser erstes Betriebsjahr als schweizerische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft beenden.

Als selbständige, privatwirtschaftlich organisierte Luftverkehrsunternehmung nicht nur lokalen, sondern schweizerischen Interessen dienend, durften wir erstmals im Jahre 1936 auf Betriebs-Beiträge des Bundes Anspruch erheben. In anerkennender Weise beteiligte sich das eidg. Luftamt auch an den hohen Kosten, welche uns die Einführung des Funkbetriebes auf unsern grossen Flugzeugen verursachte.

Dem eidg. Luftamt, der Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung, sowie allen übrigen Instanzen, die unserer Gesellschaft mit ihren Beiträgen materielle Unterstützung gewährt haben, möchten wir an dieser Stelle unsern besonderen Dank zum Ausdruck bringen.

Die weitere Entwicklung wird vorerst zur Hauptsache technischer Natur sein müssen. Wir hoffen, bereits bis zum Herbst 1937 an einen, wenn auch noch bescheidenen Winterbetrieb denken zu können. Der Ausbau der technischen Einrichtungen ist aber nur denkbar, wenn er mit dem wirtschaftlichen Ausbau Hand in Hand gehen kann.

Dieser wirtschaftliche Ausbau besteht nicht nur in einer Erhöhung der heute noch recht bescheidenen Beiträge, sondern vor allem auch darin, dass uns durch die massgebenden Behörden ein Tätigkeitsfeld zugewiesen wird, welches uns ermöglicht, die Betriebseinnahmen und

Betriebsausgaben in ein vernünftiges Verhältnis zu bringen. Voraussetzung dafür ist aber, dass uns das theoretisch zuge dachte «Netz B» auch praktisch und in vollem Umfang übertragen wird. — Auf Grund unserer bisherigen erfreulichen Zusammenarbeit mit den erwähnten massgebenden Behörden haben wir jedoch keinen Grund, an einer baldigen Verwirklichung dieser Projekte zu zweifeln.

Wir schliessen den vorliegenden Bericht und möchten nicht unterlassen, allen Beteiligten, insbesondere den Organen, Piloten und dem übrigen Personal, für ihre treue und unentwegte Mitarbeit zu danken.

Bern, 28. April 1937.

Namens der «ALPAR»
Schweiz. Luftverkehrs A.G.

Für den Verwaltungsrat:
Der Präsident: **P. Cardinaux.**

Für die Direktion:
Der Direktor: **H. Pillichody.**

Gewinn- und Verlust-Rechnung per 31. Dezember 1936

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
1. Rund-, Alpen- und Sonderflüge	34 373.90	
2. Linienverkehr:		
Passagier-, Post- und Frachtbeförderung	93 462.53	
3. Betriebsbeiträge	257 758.40	
4. Diverse Erträge	33 731.44	
5. Personal		68 823.20
6. Verwaltung		52 140.22
7. Flugbetrieb		226 208.60
8. Amortisationen		62 042.95
9. Diverse Unkosten		14 739.98
10. Verlust 1936	4 628.68	
	<u>423 954.95</u>	<u>423 954.95</u>

Bilanz per 31. Dezember 1936

Aktiven Fr.		Passiven Fr.	
1. Kassa	706.70	1. Kapital	250 000.—
2. Postcheck	1 083.89	2. Kreditoren	96 327.88
3. Bank	1 742.50		
4. Flugzeuge und Ersatzteile	240 451.10		
5. Auto, Werkstattemaschinen, Mobilien	17 372.—		
6. Debitoren	60 991.81		
7. Transitorische Aktiven	19 351.20		
8. Gewinn u. Verlust	4 628.68		
	<u>346 327.88</u>		<u>346 327.88</u>

Bericht der Kontrollstelle

Die unterzeichneten Rechnungsrevisoren haben heute in Ausführung des ihnen von der Generalversammlung vom 7. April 1936 übertragenen Mandats die auf 31. Dezember 1936 abgeschlossene Jahresrechnung der «Alpar», **Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Bern**, geprüft und sowohl die mit einem Verlustsaldo von Fr. 4628.68 abschliessende Gewinn- und Verlustrechnung, ebenso wie die in Aktiven und Passiven mit Fr. 346 327.88 ausgeglichene Bilanz richtig und mit den Grundbüchern übereinstimmend gefunden. Wir überzeugten uns von der Richtigkeit der Saldo-vorträge gemäss den Beschlüssen der Generalversammlung vom 7. April 1936, ebenso wie von derjenigen der in der Bilanz aufgeführten Wertbestände. Zahlreiche Stichproben zwischen den vorliegenden Buchungen und den dazugehörigen Belegen und Ausweisen ergaben lückenlose Uebereinstimmung, ebenso wie die Additionen, soweit solche nachgeprüft wurden, sich in Ordnung befinden.

Die Buchhaltung macht einen geordneten Eindruck. Auf alle gestellten Fragen wurde uns restlos Auskunft erteilt.

Gestützt auf diesen Befund beantragen wir der Generalversammlung Genehmigung der vorliegenden Rechnung mit bester Verdankung an die Verwaltungsorgane.

Die Kontrollstelle:

A. Häuptli F. O. Althaus

Bern, 26. April 1937.