

ALPAR

Schweizerische Luftverkehrs A. G., Bern

ZWEITER

JAHRESBERICHT

1937

ORGANE 1937

Verwaltungsrat

- Präsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Vizepräsident: **H. Wanner**, Direktor, Bern
Mitglieder: **F. von Almen**, Nationalrat, Trümmelbach
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. Raafflaub, Finanzdirektor, Bern
Dr. **F. Rubin**, Vorsteher der Handelskammer, Bern
J. Schaffner, Direktor, Bern
E. Vögli, Baudirektor, Biel

Verwaltungsratsausschuss

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

Kontrollstelle

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

Direktion

- Direktor: **H. Pilliehody**
Stellvertreter: **W. Eberschweiler** †

Pilotenstab

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

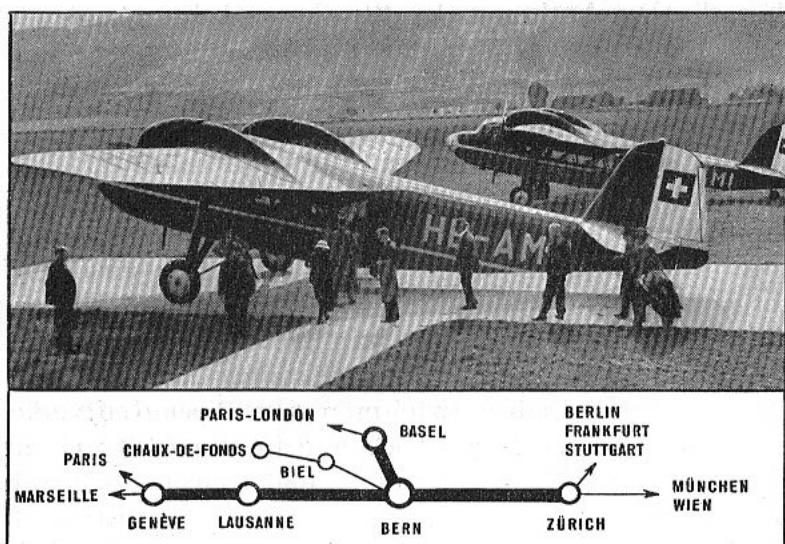
Chefmechaniker

- A. Tschannen**, Flugplatz

Allgemeine Entwicklung

Das Jahr 1937 ist das zweite Rechnungsjahr unserer am 7. April 1936 gegründeten Unternehmung. Gegenüber dem Vorjahr ist eine bescheidene Verkürzung der Flugsaison in Anpassung an die internationalen Flugpläne zu verzeichnen. Die Hauptlinien unseres Netzes verkehrten während fünf Monaten vom 1. Mai bis zum 2. Oktober, ausgenommen eine Verbindung zwischen Bern und Zürich, die im Anschluß an die Londoner Linie der Swissair bis Ende Oktober geflogen worden ist. Es ist uns gelungen, den Verkehr auf unsern Fluglinien weiter zu steigern, das Ergebnis bleibt jedoch etwas hinter dem budgetierten Betrag zurück. Auf dem Gebiet des Rundflugbetriebes ist leider der bereits im letzten Jahre festgestellte Rückgang noch nicht zum Stillstand gekommen. Fliegen ist heute keine Sensation mehr, und darin mag die Hauptursache der Verminderung in diesem Gebiete unserer Tätigkeit zu suchen sein.

Der Sommer 1937 war gekennzeichnet durch lange Schönwetterperioden. Solche günstige meteorologische Verhältnisse sind bekanntlich in den letzten Jahren recht selten geworden. Man hätte eigentlich auf Grund dieser Tatsache eine noch stärkere Frequenzsteigerung erwarten dürfen. Wenn sie nicht eingetreten ist, so bedeutet dies keinesfalls ein vermindertes Interesse für den Luftverkehr, sondern ein allmähliches Zurückweichen des Schönwetterpassagiers, wogegen aber die geschäftlich Reisenden und Langstreckenfluggäste sich mehren.



Flugbetrieb

a) Linienverkehr.

Im Streckenverkehr ist nichts Neues zu verzeichnen. Wie in den Vorjahren, wurden die Linien als Anschlußverbindungen geführt, welche die Zentren Bern, Genf und Lausanne in der Hauptsache, aber auch Basel und Zürich bedienten. Biel und La Chaux-de-Fonds wurden ebenfalls durch unser Liniennetz erfaßt und dadurch an die Zentren des internationalen Luftverkehrs angeschlossen. Praktisch kontrollieren wir den gesamten internen Luftverkehr der Schweiz mit Ausnahme der Teilstrecke Basel-Zürich und der Verbindung Zürich-St. Gallen, welche in das Liniennetz der Swissair hineinpassen.

Im Geschäftsjahr befliegen wir folgendes Streckennetz:

1. Genf-Bern-Zürich (Strecke 541 a) als Frühkurs ab Genf und Bern und als Spätkurs ab Zürich und Bern. Anschlüsse in Zürich an Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin-Stockholm, Wien-Budapest, sowie Basel-London. Lausanne war mit dieser Linie durch einen besondern Kurs verbunden.

2. Genf-Lausanne-Bern-Zürich (Strecke 535) als Mittagskurs von Zürich und von Genf her. Anschlüsse in Zürich an Basel-London, München-Wien, Stuttgart-Berlin, Frankfurt-Hamburg. Anschlüsse in Genf an Marseille-Spanien und Lyon-Paris.
3. Bern-Basel (Strecke 532), Frühstrecke mit Anschluß an Paris-London.
4. Basel-Bern-Lausanne-Genf (Strecke 532), Vormittagsstrecke ab Basel, speziell als Postverbindung.
5. Bern-Basel (Strecke 537) als Mittags- und Abendstrecke mit Anschluß an Paris-London.
6. Basel-Bern (Strecke 534), Nachmittagsstrecke ab Basel mit Anschluß von London.
7. Lausanne-Bern (Strecke 532) als Frühkurs mit Anschluß an Bern-Zürich.
8. Bern-La Chaux-de-Fonds-Biel-Bern (Strecke 532 a), Vormittags-Postverbindung nach dem Jura, von La Chaux-de-Fonds und Biel Anschluß an Bern-Zürich (Strecke 535) und Bern-Lausanne-Genf (Strecke 535).

Der Betrieb auf der Linie Lausanne-Genf (Strecke 536 a) wurde der Stadt Lausanne unter unserer Konzession übertragen.

Während der Flugsaison verzeichnen wir allein im Linienverkehr 1489 (1472) Flugstunden und 250 796 (232 061) Flugkilometer, wobei wir 4424 (3619) Passagiere transportierten. Zum erstenmal führten wir den Frühkurs Genf-Zürich und den Spätkurs Zürich-Genf (Linie 1). Wir haben im letzten Jahresbericht erwähnt, daß frequenztechnisch diese Verbindung vorteilhaft liegen müsse. Wenn wir die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien separat betrachten, so sehen wir, daß unsere Annahme richtig war. Es ist zu bedauern, daß infolge der zeitlichen Legung des Flugplanes in der Richtung Zürich-Genf nur eine Betriebsdauer von 3½ Monaten möglich gewesen ist. Die Bodenorganisation, beziehungsweise die technischen Hilfsmittel für den Flugsicherungsdienst, gestatten es in der Schweiz noch nicht regelmäßig, in die Dunkelheit hinein zu fliegen.

Entsprechende Vorstudien für den Ausbau der Flugplätze und die Streckenkennzeichnung sind von den zuständigen Instanzen in die Wege geleitet worden.

Die Bedeutung unserer Flugverbindungen für den internationalen Verkehr hat sich auch im Berichtsjahr erneut erwiesen, sind doch von allen 4424 beförderten Passagieren 1455 Auslandsfluggäste gewesen.

Auf allen Linien machten Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit weitere erfreuliche Fortschritte, was nicht nur dem günstigen Wetter des letzten Sommers zugeschrieben werden darf, sondern im wesentlichen den weiter ausgebauten technischen Hilfsmitteln zu verdanken ist. Die Witterungsverhältnisse fallen immer weniger ins Gewicht und spielen nur noch da eine Rolle, wo ihnen nicht mit der entsprechenden Sicherungsorganisation begegnet werden kann.

Nachstehende Zusammenstellung zeigt mit aller Einhelligkeit die Entwicklung unseres Linienbetriebes seit dem Jahre 1929. In einer Zeitspanne von neun Jahren ist nur einmal, nämlich 1934 ein bescheidener Rückgang zu verzeichnen.

Jahr	Flugstunden	Linien-km	Passagiere
1929	96 ½	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
1937	1489	250 796	4424

b) Allgemeiner Flugbetrieb

Eine Belebung auf dem Gebiet der Rund-, Alpen- und Sonderflüge ist leider nicht eingetreten. Die kurzen Strecken des inner-schweizerischen Liniennetzes eignen sich ausgezeichnet für billige und doch äußerst lohnende « Ausflüge ». Die Gelegen-

heitspassagiere begnügen sich mit einem Rundflug nicht mehr, können sie doch für beinahe dasselbe Geld auf den Flugstrecken fliegen. Gerade darin dürfte aber die Werbekraft, die propagandistische Bedeutung des Kurzstreckennetzes und seine einzigartige Eignung zur Heranbildung eines « air minded » eingestellten Reisepublikums zu suchen sein.

Besonders schwach vertreten sind die Alpenflüge. Es mag dies zum Teil am Preis liegen, obschon ein Flug über alle Viertausender des Berner Oberlandes heute nicht teurer zu stehen kommt, als etwa ein Tagesausflug nach dem Jungfrauojoch, von Bern aus per Bahn gerechnet. Die größte Schwierigkeit, die Alpenflüge zum begehrten Markenartikel unseres Unternehmens zu entwickeln, ist wohl der Unmöglichkeit zuzuschreiben, Alpenflüge zum voraus zu organisieren und ihre Durchführung auf ein festes Datum in Aussicht zu nehmen, denn wir fliegen nur bei schöner und ruhiger Witterung in die Alpen. Derartige günstige Verhältnisse liegen aber nicht häufig vor und lassen sich nicht auf einen bestimmten Tag voraussagen.

Die Photoabteilung verdient als eines der besten Propagandamittel vermehrte Beachtung. Im Berichtsjahr haben wir auf diesem Tätigkeitsgebiet befriedigend abgeschlossen und alles deutet darauf hin, daß sich dieser Geschäftszweig noch ausbauen lassen wird.

Sonderflüge, namentlich solche, die über die Landesgrenzen hinausführten, sind drei zu verzeichnen, nämlich nach München zweimal und einmal von Rotterdam nach Bern. Dagegen wurden unsere Flugzeuge 35mal innerhalb der Schweiz als Lufttaxis beansprucht. An Flugveranstaltungen haben wir uns beteiligt in La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Mauß, Münchenbuchsee, Sitten und Zürich. Ueberall, wo es die Platzverhältnisse gestatten, haben wir mit Erfolg eines unserer Koolhoven-Flugzeuge eingesetzt.

Die Zusammenstellung der Ergebnisse im allgemeinen Flugbetrieb, die wir nachfolgend aufführen, gibt interessanten Aufschluß über die Entwicklung dieser Tätigkeit. Die Anzahl der Flüge nimmt weiter ab, die Passagiere dagegen zu, so daß

jeder Flug besser ausgenutzt ist, eine Feststellung, welche besonders auch vom wirtschaftlichen Standpunkte aus interessant ist. Was in der Zukunft noch angestrebt werden muß, ist die Steigerung der Zahl der Passagiere. Versuche, dies zu erreichen, sind schon mit einem gewissen Erfolg gemacht worden. So haben wir in Genf im Jahre 1936 insgesamt 172 Rundflugpassagiere befördert, im Berichtsjahr waren es schon 333. In Bern sind die Ergebnisse weniger befriedigend und die Rückbildung in diesem Betriebszweig konnte noch nicht aufgehalten werden.

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
1937	553	265	1695

Verwaltung und Propaganda

Die zweite ordentliche Generalversammlung fand am 18. Mai 1937 statt. Von ihr wurden die statutarischen Jahresgeschäfte erledigt und den Verwaltungsorganen Decharge erteilt. Bei den Wahlen in den Verwaltungsrat wurden die bisherigen Mitglieder bestätigt und Herr Nationalrat Fritz von Almen, Trümmelbach, neu gewählt.

Der Verwaltungsrat hat zwei und der Verwaltungsratsausschuß vier Sitzungen abgehalten.

Unsere Propaganda hielt sich im Berichtsjahr im bisherigen Rahmen. Auf neue Plakate konnten wir verzichten, da der Vorrat für Anschlag und Verteilung noch ausreichte und das 1936 neu herausgebrachte Plakat allgemein großen Anklang gefunden

hat. Unsere Prospekte dagegen ließen wir in neuer Auflage und mit zum Teil neuem Text drucken, wobei der Rundflugprospekt wiederum in deutscher und französischer Sprache herausgegeben wurde. Die Aufmachung der Prospekte wurde dagegen nicht wesentlich geändert.

Die Insertionen in den Tageszeitungen beanspruchten wiederum den bedeutendsten Teil unserer für die Propaganda vorgesehenen Mittel, außerdem beteiligten wir uns an der Auslandspropaganda der «Swissair» sowie an deren Vortragsorganisation.

Der Verkehrsverein der Stadt Bern und die Reiseagenturen, der Verkehrsverein des Berner Oberlandes und die Schweiz. Verkehrszentrale haben uns bei unserer Flugpropaganda wiederum wirksam und tatkräftig unterstützt. Auch die Presse stand uns für Publikationen in wohlwollender Weise zur Verfügung.

Wir danken an dieser Stelle den erwähnten Vereinigungen und der Presse für die Unterstützung unserer Propaganda.

Finanzielles

Unsere Betriebsrechnung hält sich im Rahmen des Budgets. Allerdings erreichten die Einnahmen aus dem Flugbetrieb die budgetierten Beträge nicht ganz. Dagegen schließen andere Positionen besser ab, als wir erwarteten. Von daher schließt die Rechnung mit einem kleinen Einnahmenüberschuß ab. Dieser Betrag muß allerdings zur teilweisen Tilgung des Verlustsaldos vom Vorjahre herangezogen werden, weshalb das Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung auch diesmal noch keine Dividenden-Auszahlung erlaubt.

Unsere Mittel wurden gegen Ende des Berichtsjahres wegen der vorzeitigen Bezahlung des neu bestellten Koolhovenflugzeuges absorbiert. Wir haben uns deshalb mit einem Ueberbrückungskredit zu günstigen Konditionen geholfen, welchen wir im Laufe der Zeit amortisieren werden. Die Kreditinanspruchnahme figuriert unter den Kreditoren und die Voraus-

zahlung an die Firma Koolhoven für das neue Flugzeug unter den Debitoren, welche Bilanzposten deshalb vorübergehend etwas hoch erscheinen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung, die Bilanz, die Anträge des Verwaltungsrates sowie der Bericht der Kontrollstelle finden sich im Anschluß an den Textteil. Sie enthalten die nähern Angaben über die finanzielle Situation unserer Unternehmung.

Rückblick und Ausblick

Unser zweites Betriebsjahr brachte im Linienverkehr einen merkbaren Aufschwung. Im Anschluß an die Auslandslinien hoffen wir, durch Ausbau der Flugverbindungen zwischen den bedienten Städten auch im nächsten Jahr eine weitere Verkehrszunahme zu erzielen.

Die Fortführung unseres Programms wird aber nur möglich sein, wenn wir auch in den kommenden Jahren der Unterstützung durch die Behörden und Subvenienten teilhaftig werden. Wir möchten hier besonders dem Eidg. Luftamt und den zuständigen kantonalen und kommunalen Behörden unsern besten Dank aussprechen, für die uns auch im Berichtsjahr gewährten Beiträge und die tatkräftige Unterstützung.

Die nächste Aufgabe wird nach dem Ausbau der radioelektrischen Einrichtungen unserer Flugzeuge vor allem die Versuche für die Einführung des Winterverkehrs umfassen. Im Vordergrund steht dabei der Anschluß an den Flugdienst England-Schweiz in Zürich und die möglichst direkte Weiterleitung der Passagiere nach ihren Reisezielen im Berner Oberland. Der Winterverkehr ist für uns nicht nur eine technische, sondern im wesentlichen auch eine wirtschaftliche Frage.

Das begonnene Jahr sollte eine gewisse Abklärung für die künftige finanzielle Basis unseres Betriebes bringen. Als Verkehrsunternehmung müssen wir unser Bestreben dahin richten, auf eine Grundlage zu kommen, die es uns ermöglicht, ein bestimmtes Programm über eine Anzahl Jahre hin zu ver-

folgen und den Ausbau unseres Betriebes und unsere Materialpolitik auf längere Sicht zu orientieren.

Die in den Jahren 1935/36 vorbereitete und am 7. April 1936 vollzogene Neuorganisation, worüber wir in unserm letzten Geschäftsbericht bereits meldeten, verdient es, daß wir uns an dieser Stelle noch kurz darüber vernehmen lassen.

Diese Neuorganisation, welche bekanntlich bezweckte, die Flugplatzverwaltung und den Luftverkehrsbetrieb in zwei administrativ gesondert verwaltete Gesellschaften zu trennen, hat sich bewährt. Die gegenseitigen Beziehungen zwischen der Flugplatzgenossenschaft und unserer Luftverkehrsgesellschaft waren das ganze Jahr hindurch angenehm. Wir gingen im Interesse der Entwicklung des Luftverkehrs vereint an die Lösung unserer Aufgabe und haben es uns angelegen sein lassen, neben der Förderung des Betriebes auf unserem Heimatflugplätze auch den Wünschen aller andern von uns bedienten Städte nach Möglichkeit zu entsprechen.

Am Schlusse unseres Berichtes möchten wir unsern Organen, den Piloten, dem technischen und dem kaufmännischen Personal für die unentwegte und pflichtbewußte Mitarbeit unsern Dank aussprechen.

Bern, 21. März 1938.

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 1937

	Soll Fr.	Haben Fr.
Verlust-Vortrag vom Vorjahr . . .	4 628.68	
1. Rund-, Alpen- und Sonderflüge		26 032.55
2. Linienverkehr:		
Passagier-, Post- und Fracht- beförderung		178 414.08
3. Betriebsbeiträge		197 462.—
4. Diverse Erträge		42 920.72
5. Personal	71 905.—	
6. Verwaltung	41 714.38	
7. Flugbetrieb	249 414.76	
8. Abschreibungen	62 669.25	
9. Diverse Unkosten	15 708.19	
10. Verlustvortrag von 1936 4 628.68		
abzüglich: Reingewinn pro 1937	3 417.77	1 210.91
	446 040.26	446 040.26

Bilanz per 31. Dezember 1937

Aktiven Fr.		Passiven Fr.	
1. Kasse	725.78	1. Kapital	250 000.—
2. Postscheck	2 281.05	2. Kreditoren	146 982.37
3. Bank	23 027.50		
4. Flugzeuge u. Ersatzteile	92 250.65		
5. Auto, Werk- stättemaschi- nen, Mobilien	16 775.30		
6. Debitoren	244 112.33		
7. Transitorische Aktiven	16 598.85		
8. Gewinn und Verlust	1 210.91		
	396 982.37		396 982.37

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat beantragt auf Grund des Beschlusses an seiner Sitzung vom 21. März der Generalversammlung:

1. Genehmigung von Jahresrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1937.
2. Verwendung des Reingewinnes pro 1937 in Höhe von Fr. 3417.77 zur Reduktion des Verlustvortrages aus dem Vorjahre von Fr. 4628.68 auf Fr. 1210.91.
3. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bericht der Kontrollstelle

an die

Generalversammlung der «Alpar» Schweiz. Luftverkehrs A. G.
Bern

Die Unterzeichneten haben in Ausführung ihres Mandats die auf 31. Dezember 1937 abgeschlossene Jahresrechnung der «Alpar», Schweiz. Luftverkehrs A.-G. in Bern, geprüft und sowohl die aktiv und passiv mit Fr. 396 982.37 abschließende Bilanz, als auch die einen Reingewinn von Fr. 3417.77 ausweisende Gewinn- und Verlustrechnung richtig und mit den Bucheintragungen, den Belegen und sonstigen Ausweisen übereinstimmend gefunden. Wir überzeugten uns von der Richtigkeit der in der Bilanz aufgeführten Aktiven und Passiven sowie von der Durchführung der statutarisch festgelegten Abschreibungen auf dem Flugzeugpark, den Maschinen, Werkzeugen usw. Zahlreiche arithmetische Stichproben geben ebenfalls zu keinen Bemerkungen Anlaß. Der in Art. 13, Abs. 2, der Statuten vorgesehenen Hinterlage von je zwei Pflichtaktien für jedes Mit-

glied des Verwaltungsrates wurde nachgelebt. Die Bücher werden ordnungsgemäß geführt, und auf alle Fragen wurde uns erschöpfend Auskunft erteilt.

Gestützt auf diesen Befund beantragen wir der Generalversammlung, es sei die Jahresrechnung 1937 in der vorliegenden Form zu genehmigen unter bester Verdankung an die Verwaltungsorgane.

Den Anträgen des Verwaltungsrates betreffend den Rechnungsabschluß schließen wir uns vorbehaltlos an.

Bern, den 30. März 1938.

Die Rechnungsrevisoren:
F. Althaus. A. Häuppli.
