

ALPAR

Schweizerische Luftverkehrs AG., Bern

DRITTER

JAHRESBERICHT

1938

ORGANE 1938

Verwaltungsrat

Präsident:	P. Cardinaux , Direktor, Bern
Vizepräsident:	H. Wanner , Direktor, Bern
Mitglieder:	F. von Allmen , Nationalrat, Trümmelbach
	F. Christen , Direktor, Bern
	M. Egger , Kantonsbaumeister, Bern
	H. Giger , Kaufmann, Bern
	R. Grimm , Regierungsrat, Bern
	Dr. H. Küpfer , kantonaler Finanzsekretär, Bern
	Dr. E. Mende , Bern
	F. Raaflaub , 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. Raaflaub , Finanzdirektor, Bern

Kontrollstelle

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

Direktion

Geschäftsführer:	Dr. H. Aeschbacher
Stellvertreter:	P. Robert

Piloten

Chefpilot:	P. Sauge
Piloten:	P. Robert
	O. Schüpbach
	W. Hörning
	R. Beck

Chefmechaniker

A. Tschannen , Flugplatz

Allgemeine Entwicklung

Im Jahre 1938 haben wir erstmals eine Fluglinie während 7 Monaten betrieben. Damit ist ein wertvoller Anfang für den Übergang zum Ganzjahresverkehr gemacht worden. Es handelt sich um die Strecke Bern-Zürich, die im Anschluss an die internationalen Linien nach London und Paris vom 1. April bis 31. Oktober befliegen worden ist. Die übrigen Linien unseres Streckennetzes waren während 5 Monaten, d. h. vom 1. Mai bis 30. September, im Betrieb. Es ist uns gelungen, den Passagierverkehr weiter zu steigern, und zwar von 5374 auf 6255 Passagiere.

Die folgenden Flugstrecken wurden im Berichtsjahre betrieben:

1. **Genf-Bern-Zürich** (Strecke 1101) als Frühkurs ab Genf und Bern und als Spätkurs ab Zürich und Bern mit Anschlüssen in Zürich an Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin-Stockholm, Wien-Budapest sowie Basel-London und endlich St. Gallen-München.
2. **Genf-Lausanne-Bern-Zürich** (Strecke 1102) als Mittagkurs von Genf-Lausanne und Bern nach Zürich und Anschlüssen an Prag, München-Wien, Stuttgart-Hamburg sowie in Genf von Paris-Lyon her.
3. **Genf-Lausanne-Bern** (Strecke 1103), Nachmittagskurs von Genf her mit Anschluss von Lissabon-Marseille.
4. **Bern-Zürich** (Strecke 1103), Abendkurs mit Anschluss an St. Gallen.
5. **Lausanne-Bern** (Strecke 1111) als Früh- und Spätkurs mit Anschluss an Strecke 1101 in Bern.
6. **Bern-Basel** (Strecke 1105) mit Anschluss an Paris und London.
7. **Bern-La Chaux-de-Fonds** (Strecke 1114), Vormittagspostverbindung nach dem Jura und Anschluss von La Chaux-de-Fonds an Strecken 1102 und 1105.

Flugzeugpark

Unser Flugzeugpark bestand im Berichtsjahre aus:

- 2 zweimotorigen Koolhoven FK 50 (HB-AMI und HB-AMA) mit je 8 Passagierplätzen und ausgerüstet mit Pratt & Whitney-Motoren von je 400 PS, sowie vollständiger Funkausrüstung.
- 1 einmotoriger Fokker F XI (HB-ALO) mit 5 Passagierplätzen und ausgerüstet mit Lorraine-Motor von 240 PS.

- 1 einmotoriger A. Comte AC 8 (HB-ALA) mit 5 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Lorraine-Motor von 240 PS.
- 1 einmotoriger De Havilland Leopard (HB-ALI) mit 2 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Gipsy-Major-Motor von 130 PS (in Charterung von Flugplatzgenossenschaft übernommen).
- 1 einmotoriger A. Comte AC 4 (HB-ALE) mit 1 Passagierplatz, ausgerüstet mit Cirrus Hermes Motor von 105 PS. Dieses Flugzeug wurde ausschliesslich für Sonderaufgaben (Photoflüge) eingesetzt.

Ab April 1939 kommen dazu:

- 2 zweimotorige De Havilland Dragon Rapide (HB-AME und HB-AMU) mit je 6 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Gipsy-Six-Motoren von 205 PS und Funkempfangs- und Sendestation.

Flugbetrieb

Im Linienverkehr ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehrleistung von rund 33 600 Tonnenkilometern oder eine Steigerung von 23%, wobei die ausgenützte Tonnage um 17 100 Tonnenkilometer oder um 28,5% angestiegen ist. Auch die Ausnützung der verfügbaren Tonnage hat sich von 29,3 auf 33,4% verbessert.

Die Verkehrsleistungen der drei letzten Jahre sind folgende:

<i>Flugstunden:</i>	1936	1937	1938
im Streckenbetrieb	1472	1482	1661
im allgemeinen Flugbetrieb	327	265	281
	<u>1799</u>	<u>1747</u>	<u>1942</u>
<i>Streckenbetrieb:</i>			
geflogene Kilometer	232 657	250 796	266 696
<i>Beförderte Ladung:</i>			
Linienpassagiere zahlend	4 576	5 374	6 255
Gepäck kg	11 374	13 111	12 451
Fracht kg	14 749	4 545	8 052
Post kg	73 379	61 108	75 596
<i>Passagierkilometer</i>	367 020	454 040	500 400
<i>Tonnenkilometer:</i>			
verfügbare	149 656	145 091	178 676
ausgenützte	37 223	45 539	59 649
Ausnützung	24,8 %	29,3 %	33,4 %
<i>Regelmässigkeit</i>	96,0 %	98,4 %	97,7 %

Mit Rücksicht darauf, dass wir nun am Ende des 10. Betriebsjahres als Luftverkehrsunternehmung stehen, dürfte eine kurze Zusammenstellung der bisherigen Flugleistungen interessieren. Im Zeitraum von 1929 bis 1938 wurden von Alparflugzeugen im Streckendienst und im allgemeinen Flugbetrieb total 14 120 Flugstunden geflogen. Im Streckendienst allein sind 1 636 949 km zurückgelegt worden. Unsere beiden Flugkapitäne haben hieran folgenden Anteil:

Flugkapitän P. Sauge	488 300 km
Flugkapitän O. Schüpbach	538 940 km

Die Rund- und Alpenflüge sowie unsere Tätigkeit auf dem Gebiete der Luftphotographie hielten sich im bisherigen Rahmen.

Verwaltung und Finanzielles

Die dritte ordentliche Generalversammlung fand am 17. Mai 1938 im Flugplatzrestaurant statt. Der Verwaltungsrat hat 3 und der Verwaltungsratsausschuss 4 Sitzungen abgehalten. Die Betriebsrechnung schliesst wie vorgesehen ab. Sie erlaubte, die statutarisch vorgesehenen Amortisationen vorzunehmen. Leider sind wir noch nicht in der Lage, eine Dividendenauszahlung vorzunehmen. Zufolge eines ausserordentlichen Beitrages von seiten des Kantons Bern war es uns möglich, an den neu angekauften Koolhovenflugzeugen eine einmalige verstärkte Abschreibung vorzunehmen. Wir danken auch an dieser Stelle für das uns durch den erwähnten Beitrag bewiesene Wohlwollen.

Wenn unsere Betriebseinnahmen nicht im vermehrten Masse gesteigert werden konnten, so ist dies durch die besondere Art des innerschweizerischen Luftverkehrs begründet, welcher über verhältnismässige kurze Strecken geführt wird und deshalb nicht so ökonomisch gestaltet werden kann wie die über grosse Distanzen geführten Linien.

Die Gewinn- und Verlustrechnung, die Bilanz, die Anträge des Verwaltungsrates sowie der Bericht der Kontrollstelle finden sich im Anschluss an den Textteil.

Rückblick und Ausblick

Im Linienverkehr brachte uns das Berichtsjahr stabilere Verhältnisse, und der Ausbau des Streckennetzes konnte dank der Unterstützung der Behörden verwirklicht werden. Es zeigte

sich jedoch mit aller Deutlichkeit, dass unsere jetzt 10 Jahre alten einmotorigen Flugzeuge den vermehrten Anforderungen nicht mehr genügen. Der Flugreisende verlangt neben erhöhter Sicherheit auch grösseren Komfort. Auf Grund sorgfältiger Studien, eingehender Gutachten und reiflicher Erwägungen hat der Verwaltungsrat auf Jahresende beschlossen, den Flugzeugpark durch den Ankauf von zwei zweimotorigen Flugzeugen der Type De Havilland Dragon Rapide zu ergänzen. Diese Flugzeugtype ist in mehreren hundert Exemplaren in vielen Ländern in Dienst und hat bewiesen, dass sie in Anschaffung und Betrieb ökonomisch ist und in Bezug auf Bequemlichkeit weitgehenden Ansprüchen gerecht wird. Die neuen Flugzeuge werden auf Frühjahr 1939 in Betrieb gesetzt.

Die Versuche für die Einführung des Winterverkehrs konnten ab 3. Januar 1939 in die Praxis umgesetzt werden, durch Aufnahme des Anschlussverkehrs von Bern nach Zürich, in Verbindung mit den Flugstrecken nach London, Paris und Prag.

Über die weitere Entwicklung unserer Unternehmung, sowohl im Hinblick auf die Möglichkeit der Linienvermehrung bzw. Verlängerung nach dem Auslande als in Bezug auf die finanziellen Ergebnisse, kann nichts Bestimmtes gesagt werden. Verschiedene Faktoren erschweren unsere Arbeitsbedingungen. Einerseits verlangt der technische Fortschritt eine stete Vervollkommnung der Flugzeuge, wie z. B. durch Einbau von Radio und Peilapparaturen, und andererseits stehen unsere Flugstrecken unter der verschärften Konkurrenz der zwischen den Schweizerstädten immer rascher werdenden Zugverbindungen. Ausserdem war, wie bereits seit einigen Jahren, auf unserer Hauptverbindung zwischen Genf und Zürich die Konkurrenz einer ausländischen Flugunternehmung in zunehmendem Masse fühlbar.

Die immer mehr sich über alle Tagesstunden verteilenden Abgänge und Ankünfte der internationalen Fluglinien in Basel, Genf und Zürich zwingen uns zur Führung vermehrter Flugkurse, um der Bundesstadt und der Westschweiz die wichtigsten Verbindungen zu vermitteln. Wir werden alles daran setzen, um die berechtigten Forderungen von Kanton, Stadt Bern und der übrigen von uns bedienten Städte auch in der Folge weitgehend zu berücksichtigen.

Eine weitere dringende Aufgabe ist die Lösung der Frage der raschen Weiterbeförderung der Bern anfliegenden Sommer- und

Winterferiengäste nach dem Oberland. Diesbezüglich ist mit den oberländischen Verkehrsinteressenten Fühlung genommen worden.

Zum Schluss möchten wir den Verwaltungsorganen, den Piloten, dem technischen und kaufmännischen Personal die Anerkennung und den Dank aussprechen für die auch im Berichtsjahre geleistete treue Mitarbeit.

Bern, den 27. April 1939.

«Alpar» Schweiz. Luftverkehrs A.G.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident: Der Geschäftsführer:

P. Cardinaux.

H. Aeschbacher.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1938

	Soll Fr.	Haben Fr.
Verlustvortrag vom Vorjahr . . .	1 210.91	
1. Rund-, Alpen- und Sonderflüge . . .		23 926.24
2. Linienverkehr: Passagier-, Post- und Fracht- beförderung		197 277.23
3. Betriebsbeiträge		197 977.—
4. Diverse Erträge		50 424.90
5. Personal	59 523.25	
6. Verwaltung	50 575.58	
7. Flugbetrieb	270 844.79	
8. Abschreibungen	79 862.40	
9. Diverse Unkosten	10 144.55	
10. Verlustvortrag von 1937	1 210.91	
Verlust pro 1938	1 345.20	2 556.11
	472 161.48	472 161.48

Bilanz per 31. Dezember 1938

Aktiven Fr.		Passiven Fr.	
1. Kasse	286.75	1. Aktienkapital	250 000.—
2. Postcheck	3 527.72	2. Kreditoren	72 437.79
3. Bank	1 698.—	3. Transitorische Passiven	22 916.45
4. Flugzeuge und Ersatzteile	187 910.35 ¹⁾		
5. Auto, Werk- stättenmaschinen, Mobilien	17 089.20		
6. Debitoren	83 983.56		
7. Transitorische Aktiven	48 302.55		
8. Gewinn und Verlust	2 556.11		
	345 354.24		345 354.24

¹⁾ Versicherungswert Fr. 305 000.—.

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlussfassung:

1. Jahresbericht, Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1938 zu genehmigen;
2. den Verlust von Fr. 1345.20 pro 1938 mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahre in Höhe von Fr. 1210.91 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen die Entlastung zu erteilen.

Bericht der Kontrollstelle

an die

Generalversammlung der „Alpar“ Schweiz. Luftverkehrs AG., Bern

In Ausführung des ihnen von der Generalversammlung vom 17. Mai 1938 übertragenen Mandats haben die Unterzeichneten heute die auf 31. Dezember 1938 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft. Die sowohl in Aktiven und Passiven mit Fr. 472 161.48 abschliessende Bilanz und die einen Verlust von Fr. 1345.20 aufweisende Betriebsrechnung stimmen mit der Buchhaltung und allen sonstigen Unterlagen überein. Zahlreiche Stichproben in arithmetischer Beziehung sowie Vergleiche zwischen den getroffenen Buchungen und den zugehörigen Belegen ergaben vollständige Übereinstimmung. Die in der Bilanz aufgeführten Wertbestände sind vorhanden und sind nach gesetzlichen Grundsätzen bewertet. Den statutarisch festgelegten Abschreibungen auf dem Flugzeugpark, den Maschinen und Werkzeugen, ebenso wie der statutarisch vorgeschriebenen Hinterlage von je 2 Pflichtaktien für jedes Verwaltungsratsmitglied wurde nachgelebt. Das gesetzlich vorgeschriebene Aktienbuch wurde uns vorgelegt. Die Führung der Buchhaltung und die Ordnung der Belege sind gewissenhaft.

Gestützt auf die durchgeführten Prüfungsarbeiten wird der Generalversammlung die Genehmigung der Rechnung in der vorliegenden Form beantragt und den leitenden Organen der beste Dank ausgesprochen.

Dem Antrag des Verwaltungsrates, es sei der Verlustsaldo mit demjenigen des Vorjahres auf neue Rechnung vorzutragen, stimmen wir zu.

Bern, den 27. April 1939.

Für die Kontrollstelle:

F. Althaus. A. Häuptli.