

ALPAR

Schweizerische Luftverkehrs AG., Bern

VIERTER

JAHRESBERICHT

1939

ORGANE 1939

Verwaltungsrat

Präsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Vizepräsident: **H. Wanner**, Direktor, Bern
Mitglieder: **F. von Allmen**, Nationalrat, Trümmelbach
F. Christen, alt Direktor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
H. Gilger, Kaufmann, Bern
R. Grimm, Regierungsrat, Bern
Dr. **H. Küpfer**, Rechtskonsulent, Bern
Dr. **E. Mende**, Bern
J. Peitrequin, Gemeinderat, Lausanne
F. Raaflaub, Finanzdirektor, Bern
Dr. **F. Rubin**, Vorsteher der Handelskammer, Bern
J. Schaffner, Direktor, Bern

Verwaltungsausschuß

Präsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Vizepräsident: **H. Wanner**, Direktor, Bern
Mitglieder: **F. Christen**, alt 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

Direktor: **Dr. H. Aeschbacher**
Stellvertreter: **P. Robert**

Piloten

Chefpilot: **P. Sauge**
Piloten: **P. Robert**
O. Schläpbach
W. Hörning
R. Beek
W. Reber †

Chefmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Allgemeine Entwicklung

Im Jahre 1939 sind wir erstmals zum Ganzjahresverkehr übergegangen. Die Fluglinie Bern—Zürich ist von uns im Anschluß an Zürich—London und Zürich—Paris vom 3. Januar weg mit gutem Erfolg betrieben worden. Der Sommerflugplan wurde am 16. April in Kraft gesetzt und sollte bis 7. Oktober aufrechterhalten bleiben. Der Verkehr mußte aber infolge der internationalen Lage und auf Grund eines Beschlusses des Bundesrates schon am 28. August eingestellt werden.

Als weitere Neuerung möchten wir die Aufnahme des Sonntagsverkehrs auf der Flugstrecke Bern—Zürich erwähnen, eine Maßnahme, die in Anlehnung an den Betrieb internationaler Strecken getroffen wurde.

Flugliniennetz

Das Liniennetz umfaßte im Berichtsjahre:

1. Winterstrecken: vom 3. Januar bis 15. April:

Bern—Zürich (Strecke 1101) als Mittagskurs ab Bern und Nachmittagskurs ab Zürich mit Anschlüssen in Zürich an Paris und London.

2. Sommerstrecken: vom 16. April bis 28. August:

Genf—Lausanne—Bern—Zürich (Strecke 1101) als Frühkurs ab Genf Richtung Zürich und als Spätkurs ab Zürich Richtung Genf mit Anschlüssen in Bern an Basel—London und in Zürich an St. Gallen—München, Wien—Balkan, Stuttgart—Berlin—Skandinavien.

Genf—Lausanne—Bern—Zürich (Strecke 1102) als Mittagskurs ab Genf und Frühhachmittagskurs ab Zürich mit Anschlüssen an München—Wien, Berlin—Malmö, Basel—Amsterdam.

Zürich—Bern—Lausanne—Genf (Strecke 1103) als Frühkurs ab Zürich und Spätkurs ab Genf mit Anschlüssen in Bern von Basel—Frankfurt (Nachtpoststrecke) und in Genf an Marseille—Barcelona—Madrid—Lissabon.

Zürich—Bern (Strecke 1104) als Nachmittagskurs ab Zürich und Bern mit Anschlüssen an Paris—London und Berlin—Stockholm. Diese Strecke wurde nur auf Bestellung, d. h. fakultativ, für internationale Passagiere befliegen.

Bern–Basel (Strecke 1105) als Morgenkurs ab Bern und als Abendkurs ab Basel mit Anschlüssen an London–Glasgow und an Lausanne–Genf.

Basel–Bern–Lausanne (Strecke 1106) als Mittagskurs ab Basel und Nachmittagskurs ab Lausanne mit Anschluß an London. Teilstück Bern–Lausanne nur falls internationale Passagiere vorhanden.

Basel–Bern (Strecke 1107) als Frühkurs ab Basel und als Spätkurs ab Bern mit Anschluß an die Nachtpostverbindung Basel–Frankfurt und in Bern an Lausanne–Genf–Marseille–Barcelona. Betriebsaufnahme 1. Mai.

Lausanne–Genf (Strecke 1112) als Frühkurs ab Lausanne und als Spätkurs ab Genf mit Anschluß an Lyon–Paris–London. (Flugzeuge und Piloten zur Verfügung gestellt durch Stadt Lausanne.) Betriebsaufnahme 15. Mai.

La Chaux-de-Fonds–Bern (Strecke 1114): Frühkurs ab La Chaux-de-Fonds und Spätkurs ab Bern mit Anschlüssen an Basel–London, Zürich–Berlin und Wien, Lausanne–Genf. Betriebsaufnahme 15. Mai.

Flugzeugpark

Der Flugzeugpark umfaßte:

- 2 zweimotorige Koolhoven-FK 50-Hochdecker (HB-AMI 1935 und HB-AMA 1938) mit je 8 Passagierplätzen und ausgerüstet mit Pratt & Whitney-Motoren von je 400 PS sowie vollständiger Funk- und Peilanlage.
- 2 zweimotorige De-Havilland-Dragon-Rapid-Doppeldecker (HB-AME und HB-AMU 1939), mit je 6 Passagierplätzen ausgerüstet, mit Gipsy-Six-Motoren von je 205 PS und Funkanlage.
- 1 einmotoriger Fokker-F XI-Hochdecker (HB-ALO 1929) mit 5 Passagierplätzen und ausgerüstet mit Lorraine-Motor von 240 PS.
- 1 einmotoriger Comte-AC 8-Hochdecker (HB-ALA 1930) mit 5 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Lorraine-Motor von 240 PS.
- 1 einmotoriger De-Havilland-Leopard-Hochdecker (HB-ALI 1934) mit 2 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Gipsy-Major-Motor von 130 PS (in Charterung von Flugplatzgenossenschaft Bern).
- 1 einmotoriger Comte-AC 4-Hochdecker (HB-ALE 1929) mit 1 Passagierplatz, ausgerüstet mit Cirrus-Hermes-Motor von 105 PS. Dieses Flugzeug wurde ausschließlich für Sonderaufgaben, speziell Photoflüge, eingesetzt.

Flugbetrieb

Im Linienverkehr sind die angebotenen Tonnenkilometer gegenüber dem Vorjahr um 26 910 auf 205 586 gestiegen. Diese Zunahme rührt her von der Aufnahme des Winterverkehrs zwischen Bern und Zürich und von der Vermehrung der Flugkurse zwischen Bern und Basel. Die ausgenützte Tonnage verzeichnet eine Zunahme um 9062 Tonnenkilometer, während die Ausnützung des angebotenen Laderaumes wie im Vorjahr 33,4 % betragen hat. Das Ergebnis ist mit Rücksicht auf die schwache Frequenz im Winterverkehr befriedigend.

Die zahlenden Passagiere haben im Vergleich zum Vorjahr um 2309 auf 8564 zugenommen. Der Passagierverkehr war besonders stark zwischen Bern und Zürich während der Dauer der Landesausstellung.

Die Verkehrsleistungen der Jahre 1936 bis 1939 sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt, welche in wenigen Zahlen die Entwicklung der letzten vier Jahre wiedergibt.

<i>Flugstunden :</i>	1936	1937	1938	1939
im Streckenbetrieb	1472	1482	1661	1701
im allgemeinen Flugbetrieb	327	265	281	209
	<u>1799</u>	<u>1747</u>	<u>1942</u>	<u>1910</u>
<i>Streckenbetrieb :</i>				
geflogene Kilometer	232 657	250 796	266 696	268 982
<i>Beförderte zahlende Ladung :</i>				
Linienpassagiere	4 576	5 374	6 255	8 564
Gepäck kg	11 374	13 111	12 451	16 966
Fracht kg	14 749	4 545	8 052	10 152
Post kg	73 379	61 108	75 596	97 238
<i>Passagierkilometer</i>	<i>367 020</i>	<i>454 040</i>	<i>500 400</i>	<i>731 380</i>
<i>Tonnenkilometer :</i>				
verfügbare	149 656	145 091	178 676	205 586
ausgenützte	37 223	45 539	59 649	68 711
Ausnützung	24,8 %	29,3 %	33,4 %	33,4 %
<i>Regelmäßigkeit</i>	<i>96,0 %</i>	<i>98,4 %</i>	<i>97,7 %</i>	<i>98,2 %</i>

Die Gesamtleistungen von 1929 bis 1939 betragen total 16 030 Flugstunden und 1 905 046 Flugkilometer im Streckenbetrieb.

Verwaltung und Finanzielles

Die vierte ordentliche Generalversammlung wurde am 16. Mai 1939 auf dem Flugplatz abgehalten zur Erledigung der statutarischen Geschäfte. Der Verwaltungsratsausschuß hat fünf Sitzungen abgehalten, während der Verwaltungsrat einmal einberufen wurde. Die infolge der Betriebseinstellung im Herbst geschaffene Lage gab dem Verwaltungsratsausschuß Anlaß, in mehreren Sitzungen die erforderlichen Maßnahmen zu behandeln. Die Betriebsrechnung konnte dank der Aufrechterhaltung der Beiträge des Bundes, des Kantons und der Stadt Bern in voller Höhe, sowie zufolge einer zusätzlichen Entschädigung der Schweiz. Postverwaltung, ohne Verlust abgeschlossen werden. Infolge der außerordentlichen Verhältnisse und im Einverständnis mit dem Eidg. Luftamt wurden die Amortisationen nicht in der üblichen Höhe vorgenommen. Sie halten sich aber im Durchschnitt der Jahre 1936 bis 1939 in dem statutarisch vorgeschriebenen Rahmen. Auf eine Dividendenauszahlung muß leider verzichtet werden.

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

Im Berichtsjahr haben wir leider einen unserer jungen Verkehrsflieger durch Unfall im Aktivdienst verloren. Leutnant W. Reber von Kehrsatz, seit Juni 1939 bei uns als Pilot in Stellung, verunglückte während eines militärischen Übungsfluges am 11. Oktober tödlich. Wir verlieren in ihm einen pflichtbewußten und talentierten Flieger, dessen Fähigkeiten zu den besten Hoffnungen berechtigten. Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Rückblick und Ausblick

Der Linienverkehr zeigte im Berichtsjahre im besondern auf den drei Flugstrecken zwischen Genf und Zürich eine weitere erfreuliche Entwicklung, die allerdings wesentlich beeinflusst war durch die Schweiz. Landesausstellung in Zürich und die von uns gewährten ermäßigten Flugtarife. Auf diese Weise ist es gelungen, in den 4½ Monaten des Sommerflugbetriebes nahezu den Verkehrsumfang des ganzen vergangenen Jahres zu erreichen. Die neu im Betrieb eingestellten Flugzeuge De Havilland Dragon Rapid haben sich, wie wir erwarteten, in jeder Beziehung bewährt.

Der vom 3. Januar bis 15. April durchgeführte Winterflugplan konnte mit ganz wenigen Ausfällen, welche durch ungünstige Witterungslagen in der ganzen Schweiz bedingt waren (Schneefälle und Nebelsituationen), eingehalten werden. Diese Flugverbindung wurde hauptsächlich von Reisenden aus England nach dem Oberland benützt.

Die im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Krieges auf Ende August vom schweizerischen Bundesrat verfügte Stilllegung des gesamten zivilen Flugbetriebes brachte es mit sich, daß wir uns vor ganz neue Probleme gestellt sahen. Vor allem mußten wir versuchen, trotz des Ausfalls an Verkehrseinnahmen die Jahresrechnung so abzuschließen, daß die Zukunft nicht mit wesentlichen finanziellen Verpflichtungen belastet wird. Dies wurde uns dank des verständnisvollen Entgegenkommens der Schweiz. Postverwaltung, des Eidg. Luftamtes sowie von Kanton und Stadt Bern ermöglicht. Für die damit gewährte Unterstützung sprechen wir den zuständigen Stellen auch hier unsern besten Dank aus.

Wir mußten auch versuchen, für das begonnene Jahr eine finanzielle Basis zu finden unter der Voraussetzung, daß irgend welcher Flugbetrieb innerhalb der Schweiz nicht möglich wäre. Auf Grund der bisher geführten Verhandlungen dürfen wir feststellen, daß die zuständigen Behörden alles daran setzen, um den Weiterbestand unserer Unternehmung zu sichern, indem sie unserer Ansicht beipflichten, es müsse die Alpar trotz der

jetzigen schweren Zeit erhalten bleiben, damit auch ihre Betriebsbereitschaft bewahrt werde. Die Eidgenossenschaft sowohl wie der Kanton und die Einwohnergemeinde Bern haben uns aus diesem Grunde durch besondere Beitragsleistungen ermöglicht, für das Jahr 1940 eine finanzielle Grundlage zu finden, so daß wir die laufenden Betriebsausgaben bestreiten und auch Abschreibungen auf unserem Flugzeugparke vornehmen können.

Die Möglichkeiten für eine Wiederaufnahme des Flugbetriebes werden von uns stets im Auge behalten. Wir hoffen, im Laufe des begonnenen Jahres, wenn auch in vermindertem Umfange, unsere Bordbesatzungen und unsern Flugzeugpark in einem neu aufzubauenden Linienbetrieb einsetzen zu können. Unterhandlungen, die wir zum Zwecke des Betriebes von Fluglinien nach dem Auslande anbahnten, waren leider bis heute noch resultatlos.

Irgendwelche Aussagen über die künftige Entwicklung unserer Unternehmung können wir nicht machen. Wir geben immerhin der Ueberzeugung Ausdruck, daß es uns gelingen möge, unsere Unternehmung auch während der Dauer des Krieges zu erhalten.

Für die im Berichtsjahre geleistete treue Mitarbeit sprechen wir den Verwaltungsorganen, den Bordbesatzungen sowie dem technischen und kaufmännischen Personal unsere Anerkennung und den besten Dank aus.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1939

	Soll Fr.	Haben Fr.
Verlustvortrag vom Vorjahr . . .	2 556.11	
1. Rund-, Alpen- und Sonderflüge . .		28 790.10
2. Linienverkehr:		
Passagier-, Post- und Fracht- beförderung		213 578.95
3. Betriebsbeiträge		247 233.74
4. Diverse Erträge		55 219.—
5. Personal	76 601.85	
6. Verwaltung	51 642.68	
7. Flugbetrieb	296 882.50	
8. Abschreibungen <i>v. j. 23. 12. 39</i>	102 024.50	<i>(119 606.45)</i>
9. Diverse Unkosten	15 114.15	
	<u>544 821.79</u>	<u>544 821.79</u>

Bilanz per 31. Dezember 1939

Aktiven		Passiven	
	Fr.		Fr.
✓ 1. Kassa	1 266.82	1. Aktienkapital	250 000.— ✓
✓ 2. Postcheck	6 299.25	2. Bankschuld %	200 780.— ✓
✓ 3. Bank	2 621.—	3. Kreditoren	48 631.34 ✓
✓ 4. Flugzeuge und Motoren	340 257.10*	4. Transitorische Passiven	13 914.16 ✓
✓ 5. Auto und Werkstatt-Ein- richtungen	24 111.20		
✓ 6. Debitoren	136 356.23		
✓ 7. Transitorische Aktiven	2 413.90		
	<u>513 325.50</u>		<u>513 325.50</u>

*) Versicherungswert Fr. 505,000.—.

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 1939 zu genehmigen;
2. den Verwaltungsorganen die Entlastung zu erteilen.

Bern, den 14. Juni 1940.

« Alpar » Schweiz. Luftverkehrs AG.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident:

Der Direktor:

P. Cardinaux.

H. Aeschbacher.

Bericht der Kontrollstelle

an die

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

Die Unterzeichneten, als Rechnungsrevisoren der «Alpar, Schweiz. Luftverkehrs AG. in Bern» haben die auf 31. Dezember 1939 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft, mit den Bucheintragungen und stichprobeweise mit den Belegen und sonstigen Unterlagen verglichen. Die in der Bilanz aufgeführten Bankkonten decken sich mit den vorliegenden Rechnungsauszügen, ebenso wie der Postchecksaldo mit dem uns vorgewiesenen Postausweis übereinstimmt. Die statutarisch vorgeschriebene Deponierung von Pflichtaktien der HH. Verwaltungsräte ist in Ordnung. Bei der durchgeführten Prüfung stellten wir in jeder Beziehung Ordnungsmäßigkeit fest; die Buchführung entspricht den gesetzlichen Vorschriften.

Wir beantragen deshalb der Generalversammlung der Aktionäre, es seien sowohl der in Soll und Haben sich ausgleichenden Gewinn- und Verlustrechnung als auch der aktiv und passiv mit Fr. 513,325.50 abschließenden Bilanz die Genehmigung zu erteilen.

Bern, den 15. Juni 1940.

Für die Kontrollstelle:

F. Althaus.

A. Häuptli.