

aa

ALPAR

Schweizerische Luftverkehrs-AG., Bern

ACHTER

JAHRESBERICHT

1943

Organe 1943

Verwaltungsrat

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

Verwaltungsratsausschuß

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

Kontrollstelle

Mitglieder: *F. O. Althaus*, Stadtbuchhalter, Bern
A. Häuptli, Subdirektor der Kantonalbank, Bern
Ersatzmann: *H. Steiner*, Verwalter, Bern

Direktion

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

Piloten

Chefpilot: *P. Sauge*
Piloten: *P. Robert*
O. Schüpbach
R. Beck

Chefmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Allgemeine Entwicklung

Das Jahr 1943 hat gegenüber den früheren Kriegsjahren für unsere Unternehmung keine Aenderung mit sich gebracht. Im Zusammenhang mit der internationalen Lage war es uns wiederum nicht möglich, unsere Flugstrecken in Betrieb zu nehmen oder Passagierflüge in größerem Umfang durchzuführen.

Betrieb

Der Flugbetrieb hat im Berichtsjahr infolge einer wesentlichen Vermehrung der Höhenflüge für Keuchhustenkranke gegenüber 1942 eine Zunahme erfahren. Kontrollflüge und Höhenflüge wurden zusammen 103 unternommen, gegen 63 im Vorjahr, wobei die Flugdauer 64½ Stunden gegen nur 11½ Stunden betragen hat. An den Höhenflügen nahmen 143 Patienten, vorwiegend Kinder, teil. Die Erfolge halten sich im Rahmen unserer Erfahrungen aus früheren Jahren.

Der technische Betrieb war hauptsächlich mit dem Teilneubau unseres zweimotorigen Flugzeuges Koolhoven HB-AMI beschäftigt. Diese umfangreiche Arbeit konnte im Berichtsjahr zu Ende geführt werden. Sie hat bis im Dezember 1943 total 17 700 Arbeitsstunden erfordert, die sich auf vier Jahre verteilen. Das Flugzeug wurde bei diesem Teilneubau modernisiert, die Passagierkabine mit einer Schalldämpfung versehen, neue Fenster aus Sicherheitsglas eingebaut und die Bestuhlung erneuert. Trotz der Verbesserungen ist das Leergewicht des Flugzeuges nicht nennenswert gestiegen, was der sorgfältigen und gewissenhaften Arbeit unseres technischen Personals das beste Zeugnis ausstellt. Die Probeflüge für die Abnahme des Flugzeuges durch das Eidgenössische Luftamt werden im Laufe des Sommers 1944 durchgeführt.

An größeren Arbeiten sei noch erwähnt eine vollständige Tragflächenrevision einschließlich der Querruder am Koolhovenflugzeug HB-AMA, wobei Sperrholzplatten der Flügeloberseite ersetzt worden sind.

Verwaltung und Finanzielles

Am 15. Juni 1943 wurde in Bern die siebente ordentliche Generalversammlung zur Erledigung der statutarischen Geschäfte abgehalten.

Dank der Beiträge und Entschädigungen des Bundes, des Kantons und der Stadt Bern konnte unser Betrieb in dem durch die Kriegsverhältnisse bedingten Rahmen weiterhin aufrechterhalten und die Betriebsrechnung ohne wesentlichen Ausgaben-Ueberschuß abgeschlossen werden. An den Erneuerungsfonds wurde eine Zuweisung gemacht, wenn auch in wesentlich geringerem Umfange als im Vorjahre.

Die Ausschüttung einer Dividende auf das Aktienkapital muß auch für dieses Jahr unterbleiben.

Die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1943 sowie die Anträge des Verwaltungsrates und der Bericht der Kontrollstelle finden sich im Anhang an den Textteil.

Ausblick

Die besonders in letzter Zeit in der Öffentlichkeit lebhaft geführte Diskussion über die Stellung der Schweiz im künftigen Luftverkehr zeigt, wie stark das Interesse ist, welches dem Flugzeug als Verkehrsmittel einer friedlicheren Zukunft entgegengebracht wird.

Jeder Luftverkehr setzt das Vorhandensein geeigneter Flugplätze bei den Verkehrszentren voraus. Daher kann es vom Standpunkt unserer Luftverkehrsgesellschaft aus nur begrüßt werden, wenn den Flugplatzfragen auch in der Schweiz vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Aber auch den Belangen der Betriebsgesellschaften ist Rechnung zu tragen.

Die Entwicklung des Europa-Luftverkehrs in der kommenden Friedenszeit läßt sich heute noch nicht eindeutig überblicken, doch

ist gewiß, daß das Flugliniennetz zwischen den wichtigen Verkehrszentren wiederum aufgebaut werden muß. Die zu erwartende Frequenz wird die Führung zahlreicher Kurse auf einzelnen Strecken bedingen und die Gesellschaften veranlassen, ihren Park an Verkehrsflugzeugen bedeutend zu vergrößern. Diese Anschaffungen bedingen vor allem einen hohen Kapitalbedarf. Wenn auch ein wesentlicher Teil der gesteigerten Betriebskosten durch höhere Einnahmen gedeckt werden kann, so dürften trotzdem auch vermehrte Zuschüsse der öffentlichen Hand an die Fluglinien nicht zu umgehen sein.

Es müssen demnach Lösungen gesucht werden, die den interessierten Wirtschaftsgebieten die bestmöglichen Flugverbindungen und gleichzeitig einen streng rationellen Betrieb des Liniennetzes gewährleisten. Nur so werden unserem Lande durch die Handels- und Verkehrs-Luftfahrt die optimalen Dienste unter volkswirtschaftlich tragbaren Finanzaufwendungen geleistet werden können.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1943

	Soll Fr.	Haben Fr.
Verlustvortrag vom Vorjahr	13 374. 38	
1. Rund- und Alpenflüge, Photoabt. ...		10 284. 20
2. Linienverkehr		— —
3. Beiträge		155 000. —
4. Diverse Erträge		16 178. 30
5. Personal	73 960. 95	
6. Verwaltung	28 614. 24	
7. Flugbetrieb und Unterhalt	27 108. 54	
8. Einlage in Reservefonds	45 000. —	
9. Diverse Unkosten	7 338. 55	
10. Verlustvortrag:		
Verlust Ende 1942	13 374. 38	
Verlust Ende 1943	559. 78	13 934. 16
	195 396. 66	195 396. 66

Bilanz per 31. Dezember 1943

Aktiven		Passiven	
Fr.		Fr.	
1. Kassa	3 011. 39	1. Aktienkapital ...	250 000. —
2. Postscheck	26 910. 98	2. Abschreibungs- und Erneuerungs- fonds	110 000. —
3. Banken	58 836. —	3. Spezialreserve ...	64 919. 68
4. Wertschriften ...	130 817. 55	4. Kreditoren	13 474. 40
5. Debitoren	93 601. 35		
6. Flugzeuge und Motoren	95 659. 45		
7. Auto, Werkstatt- einrichtungen, Mobilien	15 623. 20		
8. Verlustvortrag ..	13 934. 16		
	438 394. 08		438 394. 08

* 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 1943 zu genehmigen;
2. den Verlust von Fr. 13 934. 16 auf neue Rechnung vorzutragen;
3. den Verwaltungsorganen die Entlastung zu erteilen.

Bern, den 12. Juni 1944.

Alpar, Schweizerische Luftverkehrs-AG.

Namens des Verwaltungsrates

der Präsident:

der Direktor:

P. Cardinaux.

H. Aeschbacher.

Bericht der Kontrollstelle

Die Unterzeichneten haben heute die auf 31. Dezember 1943 abgeschlossene Jahresrechnung der

„Alpar“, Schweiz. Luftverkehrs-AG. Bern,

geprüft, mit den Saldi der Kontenblätter verglichen und lückenlose Übereinstimmung festgestellt. An Hand zahlreicher Stichproben überzeugten wir uns ferner von der Übereinstimmung zwischen den getroffenen Buchungen und den dazu gehörenden Belegen. Die Bank- und Postscheckguthaben ebenso wie der Wertschriftenbestand werden richtig ausgewiesen. Die Buchführung ist eine geordnete, und die Darstellung des Geschäftsergebnisses und der Vermögenslage entspricht den gesetzlichen Bewertungsgrundsätzen.

Gestützt auf diesen Befund empfehlen wir der Generalversammlung die Genehmigung sowohl der einen Verlustsaldo von Fr. 13 934.16 aufweisenden Gewinn- und Verlustrechnung als auch der aktiv und passiv mit Fr. 438 394.08 abschließenden Bilanz. Den Anträgen des Verwaltungsrates, es sei der Verlustsaldo von Fr. 13 934.16 auf neue Rechnung vorzutragen, ferner den Verwaltungsorganen Decharge zu erteilen, schließen wir uns an.

Bern, den 14. Juni 1944.

Die Kontrollstelle:

F. O. Althaus

A. Häuptli