

ALPAR

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHRS-AG., BERN

ELFTER

JAHRESBERICHT

1946

Organe 1946

Verwaltungsrat 1. Januar bis 4. Juli 1946

- Präsident: * *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Vizepräsident: * *H. Wanner*, Direktor, Bern
Mitglieder: *F. von Almen*, Nationalrat, Trümmelbach
* *M. Egger*, Kantonsbaumeister, Bern
R. Grimm, Regierungsrat, Bern
Dr. H. Kämpfer, kantonaler Steuerverwalter, Bern
Dr. E. Mende, Präsident des ACS, Bern
R. Jordan, Gemeinderat, Lausanne
* *F. Raaflaub*, städtischer Finanzdirektor, Bern
Dr. F. Rubin, Vorsteher der kant. Handelskammer,
Bern
J. Schaffner, Alt-Direktor, Bern

Verwaltungsrat ab 5. Juli 1946

- Präsident: * *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Vizepräsident: * *Dr. N. Jaquet*, Nationalrat, Basel
Mitglieder: *Fr. Degen*, Direktor, Bottmingen
Dr. E. Freimüller, Gemeinderat, Bern
* *R. Grimm*, Regierungsrat, Bern
Dr. Ch. Moser, Abteilungschef der kant. Eisen-
bahndirektion, Bern
* *F. Raaflaub*, Gemeinderat, Bern
* *J. Salmonowitz*, Generaldirektor, Genf
P. Thiébaud, Genf-Paris
H. Wanner, Direktor, 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*

* Diese Herren bilden den Ausschuss des Verwaltungsrates

Allgemeine Entwicklung

Seit der Gründung der Alpar im Jahre 1936 haben bei unserer Unternehmung nie so tiefgreifende Veränderungen stattgefunden wie im Berichtsjahr. Die im Januar vorgesehene Verbreiterung der Kapitalbasis konnte im Juli, wenn auch in veränderter Form, endgültig gestaltet werden. Damit war die Voraussetzung geschaffen für die Vorbereitung eines auf erweiterter Grundlage aufgebauten Tätigkeitsprogrammes.

Wie Ende 1945 vorausgesehen, war es uns im Laufe des Berichtsjahres möglich, den Flugbetrieb in einem bestimmten Umfang wiederum aufzunehmen. Dabei erfolgte eine Umstellung vom inner-schweizerischen Anschlußverkehr auf internationale Verbindungen.

Flugliniennetz

Die Flugverbindungen der Alpar umfaßten:

1. Strecke Bern—Zürich mit Anschluß an Zürich—London, ab 1.5. bis 31.8.46
2. Strecke Bern—Genf—Lyon, zweimal pro Woche, ab 25.6. bis 31.10.46
3. Strecke Bern—Genf—Marseille, zweimal pro Woche, ab 24.6. bis 1.11.46
4. Sonderkurse Bern und Lausanne—Paris, einmal pro Woche, ab 31.7. bis 23.10.46
5. Sonderkurse Bern—London (mit technischem Zwischenhalt in Paris) zweimal pro Woche, ab 29.6. bis 5.10.46.

Außer dem Betrieb der vorerwähnten Flugstrecken und der Durchführung der Sonderkurse haben wir zahlreiche Auslandsflüge auf Bestellung unternehmen können. Wir erwähnen im besonderen folgende Taxiflüge ab Bern und Zürich: Athen, Barcelona, Nizza, Amsterdam, Brüssel, Paris, London, Marseille.

Flugzeugpark

Der Flugzeugpark umfaßte auf Jahresende :

- 3 zweimotorige Douglas-Dakota-Tiefdecker (HB-ATI, HB-ATA, HB-ATU) für Frachttransport, ausgerüstet mit Pratt-&-Whitney-Motoren von je 1200 PS.
- 1 zweimotoriger Koolhoven-FK-50-Hochdecker (HB-AMA) mit 8 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Pratt-&-Whitney-Motoren von je 400 PS sowie vollständiger Funk- und Peilanlage.
- 2 zweimotorige De Havilland-Dragon-Rapid-Doppeldecker (HB-AME, HB-AMU) mit 6 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Gipsy-Six-Motoren von je 205 PS und Funkanlage.
- 1 einmotoriger Pilatus-Pelican-Hochdecker (Spezialflugzeug HB-AEP) mit 4 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Pratt-&-Whitney-Motor von 400 PS.
- 1 einmotoriger De Havilland-Leopard-Hochdecker (HB-ALI) mit 2 Passagierplätzen, ausgerüstet mit Gipsy-Major-Motor von 130 PS (in Charterung von Flugplatzgenossenschaft Bern).
- 1 einmotoriger Comte-AC-4-Hochdecker (HB-ALE) mit 1 Passagierplatz, ausgerüstet mit Cirrus-Hermes-Motor von 105 PS.

Flugbetrieb

Im Streckenverkehr und bei regelmäßigen Sonderkursen betrug das Angebot an Tonnenkilometern 59 000. Die Ausnützung der angebotenen Tonnage erreicht 65 %, welches Ergebnis als befriedigend bezeichnet werden darf. Die zahlenden Passagiere werden total mit 1115 Personen ausgewiesen.

Ein genauer Vergleich der Verkehrsleistungen 1946 mit den Vorkriegsjahren 1936—1939 ergibt sich aus der nachfolgenden Aufstellung :

I. Verkehrsflüge :	1936	1937	1938	1939	1946
Flugstunden	1 472	1 482	1 661	1 701	643
geflogene Kilometer	232 657	250 796	266 696	268 982	118 006
Beförderte zahlende Ladung:					
Passagiere	4 576	5 374	6 255	8 564	1 115
Gepäck kg	11 374	13 111	12 451	16 966	2 412
Fracht kg	14 749	4 545	8 052	10 152	876
Post kg	73 379	61 108	75 596	97 238	303
Passagierkilometer .	367 020	454 040	500 400	731 380	384 550
Tonnenkilometer:					
verfügbare	149 656	145 091	178 676	205 586	59 300
ausgenützte	37 223	45 539	59 649	68 711	38 664
Ausnützung	24,8%	29,3%	33,4%	33,4%	65,3%
Regelmäßigkeit . . .	96,0%	98,4%	97,7%	98,2%	97,9%
II. Rund- und Sonderflüge:					
Flugstunden	327	265	281	209	810
Flüge	—	—	623	418	2 481
Passagiere	—	—	1 525	1 318	5 495

Die wesentlich gesteigerte Aktivität im Rundflugbetrieb und bei den Sonderflügen ergibt sich auch aus der Anzahl Flugstunden mit 580 (1939: 209) und aus der Zahl der hierbei beförderten Passagiere mit 5334 Personen (1939: 1318).

Verwaltung und Finanzielles

An einer außerordentlichen Generalversammlung vom 18. Januar wurde einstimmig der Vereinbarung zugestimmt, welche mit der Société Générale de Surveillance S. A. in Genf abgeschlossen worden

war und die eine Erhöhung des Aktienkapitals der Alpar von 250 000 auf 1 600 000 Franken vorsah. Die unmittelbar nachfolgende Entwicklung brachte es mit sich, daß wegen Schwierigkeiten der Materialbeschaffung eine etwas veränderte Grundlage für die Erweiterung der Alpar gesucht werden mußte. Diese konnte insofern gefunden werden, als sich sowohl Stadt wie Kanton Bern bereit erklärten, ihre bisherigen Beteiligungen am Aktienkapital wesentlich zu erhöhen. Außerdem konnte als weiterer Interessent die Firma Hans Im Obersteg & Cie. AG., Basel, gewonnen werden. Die Verhandlungen mit den Behörden und Interessentengruppen kamen Mitte des Jahres zum Abschluß, und die Generalversammlungen vom 4. und 18. Juli stimmten den Anträgen des Verwaltungsrates auf Erhöhung des Aktienkapitals bis zum Betrag von 1,2 Millionen Franken zu und bestellten den Verwaltungsrat nach Annahme der neuen Statuten in neuer Zusammensetzung. An der ordentlichen Generalversammlung vom 4. Juli wurden außerdem Jahresbericht und Jahresrechnung 1945 genehmigt und den Verwaltungsorganen Décharge erteilt.

Die Betriebsrechnung des Jahres 1946 schließt mit einem nicht unerheblichen Ausgabenüberschuß ab. Dieser rührt her von der Durchführung von Auslandsverbindungen ab Bern mit den vorhandenen Flugzeugen, welche für größere Distanzen eine ungenügende kommerzielle Kapazität besitzen. Da außerdem von Bern aus in der Richtung nach Paris und London zu den nämlichen Tarifen geflogen werden mußte wie ab Zürich, jedoch eine Postbeförderung nicht mehr in Frage kam, mußte mit einem entsprechenden Ausfall von vorneherein gerechnet werden. Es kommt hinzu, daß auch die Ausbildung von Flugpersonal ziemliche Kosten verursacht hat. Wesentliche Kosten haben sodann im besonderen die Betriebserweiterung und der Aufbau der technischen Organisation in Genf erfordert. Die Verlust- und Gewinnrechnung, die Bilanz per 31. De-

zember 1946, die Anträge des Verwaltungsrates sowie der Bericht der Kontrollstelle finden sich im Anschluß an den Textteil dieses Berichtes.

Ausblick

Die Entwicklung im Jahre 1946 und insbesondere die Verhandlungen in der Studienkommission für die Schaffung einer Nationalen Schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft haben zum Resultat geführt, daß für den Betrieb von regelmäßigen Luftverkehrsstrecken eine Zusammenfassung aller Kräfte erforderlich ist, wenn die Schweiz den internationalen Konkurrenzkampf im Luftverkehr erfolgreich bestehen soll. Aus diesem Grunde hat der Verwaltungsrat der Alpar zu Beginn des neuen Jahres die grundsätzliche Bereitschaft erklärt zu einer Vereinigung zwischen den Gesellschaften Swissair und Alpar. Die in den letzten Monaten geführten Verhandlungen lassen erwarten, daß diese Vereinigung nun zustande kommt, nachdem hierüber Verhandlungen mit dem Eidg. Post- und Eisenbahndepartement und der Swissair stattgefunden haben. Die Luftverkehrsinteressen von Bern werden inskünftig durch die bernischen Vertreter im Verwaltungsrat der vergrößerten Swissair verfochten werden können. Für den Lokal-Flugbetrieb in Bern ist eine Umorganisation der Flugplatzgenossenschaft in Aussicht genommen. Wir geben der Hoffnung Ausdruck, die neue Luftverkehrsorganisation werde ihrer Aufgabe in allen Teilen gewachsen sein und es werde ihr gelingen, die berechtigten regionalen Interessen, die auch durch das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement (Luftamt) anerkannt wurden, durch einen entsprechenden Ausbau des Flugliniennetzes angemessen zu berücksichtigen.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1946

	Soll Fr.	Haben Fr.
Verlustvortrag vom Vorjahr	16 868.51	
1. a) Rund- und Alpenflüge, Photo- abteilung		90 235.76
b) Sonderflüge		64 724.20
2. Linienverkehr		109 506.25
3. Beiträge		175 258.45
4. Diverse Erträge		68 684.30
5. Personal	168 604.55	
6. Verwaltung	142 921.82	
7. Flugbetrieb und Unterhalt . . .	187 891.46	
8. Abschreibung	30 000.—	
9. Diverse Unkosten und Steuern . .	29 207.66	
10. Ausbildung	20 020.40	
Verlust Ende 1945	16 868.51	
Verlust Ende 1946	70 236.93	
	<u>595 514.40</u>	<u>595 514.40</u>

Bilanz per 31. Dezember 1946

Aktiven Fr.		Passiven Fr.	
1. Kassa	22 647.45	1. Aktienkapital	1 200 000.—
2. Postcheck	22 866.62	2. Abschreibungs- und Erneue- rungsfonds	258 487.40
3. Banken	4 766.90	3. Spezialreserve	114 919.68
4. Wertschriften	46 899.25	4. Kreditoren	267 282.80
5. Debitoren	215 532.82		
6. Flugzeuge und Motoren	964 518.99		
7. Autos, Werk- statteinrich- tungen, Mobi- lien	110 211.16		
8. Transitoren	366 141.25		
9. Verlustvortrag	87 105.44		
	<u>1 840 689.88</u>		<u>1 840 689.88</u>

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1946 mit der Bilanz auf 31. Dezember 1946, beidseitig mit je Fr. 1 840 689.88 abschließend, zu genehmigen,
2. den Verlust des Berichtsjahres von Fr. 70 236.93 dem Verlustvortrag des Vorjahres von Fr. 16 868.51 beifügend, auf neue Rechnung mit insgesamt Fr. 87 105.44 vorzutragen und
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 21. März 1947.

Alpar, Schweizerische Luftverkehrs-AG.

Namens des Verwaltungsrates:

der Präsident:	der Direktor:
<i>P. Cardinaux.</i>	<i>H. Aeschbacher.</i>

Revisionsbericht

Die vorliegende Jahresrechnung der

« *Alpar* » Schweiz. Luftverkehrs AG. Bern

wurde von uns heute eingehend geprüft und mit den Saldi der Kontenblätter in Übereinstimmung gefunden. Die Bank- und Postcheckguthaben waren durch Bankauszüge und Postcheckausweis richtig belegt. Die Wertschriften lagen in Ordnung vor. Stichprobenweise Kontrolle der Belege führte zu keinen Unstimmigkeiten.

Wir sind bei unserer Prüfung zur Überzeugung gekommen, daß die Buchführung eine geordnete ist und die Darstellung der Vermögenslage den gesetzlichen Bewertungsgrundsätzen entspricht.

Auf Grund der gemachten Erhebungen empfehlen wir der Generalversammlung der Aktionäre, den Anträgen des Verwaltungsrates zuzustimmen, nämlich

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1946 mit der Bilanz auf 31. Dezember 1946, beidseitig mit je Fr. 1 840 689.88 abschließend, zu genehmigen,
2. den Verlust des Berichtsjahres von Fr. 70 236.93 dem Verlustvortrag des Vorjahres von Fr. 16 868.51 beifügend, auf neue Rechnung mit insgesamt Fr. 87 105.44 vorzutragen und
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 4. Juni 1947.

Die Rechnungsrevisoren:

sig. *F. O. Althaus*

sig. *A. Häuptli.*