

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

ACHTER

JAHRESBERICHT

1936



ORGANE

Vorstand

Präsident:	F. Raaflaub , städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident:	P. Cardinaux , Direktor, Bern
Mitglieder:	A. Amstutz , Stadtpräsident, Thun
	F. Christen , Bankdirektor, Bern
	M. Egger , Kantonsbaumeister, Bern
	H. Lindt , Stadtpräsident, Bern
	Dr. F. Rothen , Direktor, Bern
	H. Rufener , Direktor, Bern-Liebefeld
	H. Schüpbach , Direktor, Bern
	A. Stäuble , Direktor, Bern
	H. Wanner , Direktor, Bern

Betriebsausschuss

Präsident:	F. Raaflaub , städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident:	P. Cardinaux , Direktor, Bern
Mitglieder:	F. Christen , Bankdirektor, Bern
	M. Egger , Kantonsbaumeister, Bern
	H. Wanner , Direktor, Bern

Verwaltung

Verwalter:	Dr. H. Aeschbacher , Bern
------------	----------------------------------

Platzmechaniker

A. Tchannen , Flugplatz

Kontrollstelle

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

In unserem Bericht über das Jahr 1935 wiesen wir zum Schlusse auf die Neuregelung hin, welche durch die Generalversammlung vom 7. April 1936 gutgeheissen worden ist. Dem ersten Bericht unter den neuen Verhältnissen möchten wir daher einleitend einige Worte über die Entwicklung vorausschicken, welche zu der durchgeführten Trennung zwischen Flugplatzbetrieb und Luftverkehrsunternehmung führte.

Die im Jahre 1929 gegründete „Alpar-Bern, Flugplatz-Genossenschaft“ (später Genossenschaft für Luftverkehr) hatte zum Ziele, den Flugplatz Belpmoos zu betreiben und der Stadt Bern eine ihrer Bedeutung entsprechende Stellung im schweiz. Luftverkehr zu sichern. Um dieses Ziel zu verwirklichen, hat die „Alpar-Bern“ neben dem Flugplatzbetrieb von Anbeginn an auch den Fluglinienverkehr von Bern aus organisiert und zum Teil mit eigenen Piloten und Flugzeugen selbst betrieben. In den folgenden Jahren hat die „Alpar-Bern“ den Luftverkehr weitgehend ausgebaut. Diese Entwicklung als Luftverkehrsunternehmung ist in den Jahresberichten von 1929—1935 festgehalten. Mit einer einzigen Ausnahme hat 1935 die „Alpar-Bern“ den gesamten Linienverkehr für Bern zur Vermittlung von wichtigen internationalen Anschlüssen nach Basel, Genf und Zürich durchgeführt und zudem weitere Schweizerstädte mit ihren Flugkursen bedient. So hat sich die „Alpar-Bern“ in den 7 Jahren ihres Bestehens aus einem mehr lokal-bernisch orientierten, zu einem Luftverkehrsunternehmen entwickelt, welches weitgehend schweiz. Luftverkehr betrieb.

Um den weitem Fortschritt in dieser Richtung nicht zu hemmen, war eine mehr allgemein schweizerische Orientierung auch in der Organisation des Gesellschafts-Charakters erforderlich, welche zudem vom Eidg. Luftamt für die Ausrichtung von Bundesbeiträgen zur Bedingung gemacht wurde. Um speziell den vom Luftamte gestellten Anforderungen zu entsprechen, wurden von den Organen der „Alpar-Bern“ die Reorganisationsarbeiten aufgenommen, welche an der Generalversammlung vom 6. April, zum Beschluss auf Durchführung der Neuorganisation führten.

Durch diese Beschlüsse wurde die Tätigkeit auf fliegerischem Gebiete, d. h. der Betrieb von Luftverkehrsstrecken und die Durchführung von Rund-, Alpen- und Photo-Flügen, sowie die Luftreklame, der neu gegründeten „Alpar Schweiz. Luftverkehrs-A.-G.“, Bern, abgetreten. Aus dem Materialbestand der „Alpar-Bern“ erhielt die neue Gesellschaft Flugzeuge, Einrichtungen und Mobilien, so dass sie unverzüglich an die Durchführung der ihr gestellten Aufgaben schreiten konnte.

Unsere Genossenschaft, welche gleichzeitig entsprechend dem geänderten Zweck eine Namensänderung vornahm und sich jetzt „FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN“ nennt, befasst sich mit dem eigentlichen Flugplatzbetrieb.

Eine organisatorische Umstellung in unserer Genossenschaft war dagegen nicht erforderlich, weil sich die Genossenschaftsform in jeder Beziehung für die Lösung der ihr jetzt gestellten Aufgaben eignet.

In unsern ausschliesslichen Aufgabenkreis gehören vor allem der Betrieb und Unterhalt des Flugplatzes Belpmoos, die Durchführung des Automobilverkehrs zwischen Stadt und Flugplatz, die Vermietung der von der Einwohnergemeinde Bern gepachteten Flugzeughallen und Gebäude, der An- und Verkauf von Betriebsstoffen, sowie alle mit der Verwaltung des Flugplatzes zusammenhängenden Arbeiten und endlich die Aufrechterhaltung des Flugsicherungsdienstes. Als Organ des Eidg. Luftamtes ist uns ferner die Ausübung der Flugpolizei auf dem Flugplatz Bern übertragen.

Die durchgeführte Trennung beider Betriebe hat auch eine Aufteilung des Personals der früheren „Alpar-Bern“ mit sich gebracht. Der Pilotenstab ging an die „Alpar A.-G.“ über, während das technische und das Verwaltungspersonal zwischen den beiden Unternehmungen aufgeteilt wurde.

Das erste Betriebsjahr unter den neuen Verhältnissen hat erwiesen, dass sich die getroffene Neuregelung bewährt. Sie hat in personeller Hinsicht vor allem eine Entlastung der Luftverkehrsunternehmung von allen mit dem Betriebe und der weitem Entwicklung des Flugplatzes zusammenhängenden Fragen mit sich gebracht. In beiden Unternehmungen ist das vorhandene Personal, welches anlässlich der Neuorganisation nur unwesentlich vermehrt werden konnte, volllauf mit der Erledigung der ihm überwiesenen Aufgaben beschäftigt.

Wir betrachten es als eine besonders wichtige Aufgabe, alle mit dem Ausbau des Flugwesens und des Flugplatzes zusammenhängenden Fragen eingehend zu studieren und die weitere Entwicklung nach Möglichkeit zu fördern. Dank der Unterstützung der städtischen Behörden war es uns im Berichtsjahre möglich, verschiedene Fragen, welche mit dem weitem Ausbau des Flugplatzes zusammenhängen, der Lösung näher zu bringen.

Unser diesjähriger Bericht befasst sich nachstehend vorerst mit unsern Arbeitsgebieten und gibt anschliessend ein Bild über das Ergebnis des Luftverkehrs.

DAS FLUGFELD.

Die Piste unseres Flugplatzes gehört nach wie vor zu den besten Flugplatzpisten der Schweiz. Es dürfte aus diesem Grunde vorläufig auch nicht erforderlich sein, wie das z. B. in Zürich und Genf der Fall ist, eine Beton-Startbahn zu erstellen. Bedingung ist allerdings, dass wir weiterhin darauf bedacht sind, die Oberfläche des Flugfeldes möglichst eben zu halten und eine gute Grasnarbe zu pflegen. In den letzten Jahren haben sich einige leichte Senkungen gebildet, welche bei Start und Landung der Flugzeuge störend wirken können. Auf unser Gesuch hin hat sich das städtische Tiefbauamt bereit erklärt, die Unterlagen für die Planierung dieser Senkungen und gleichzeitig für die Nivellierung einiger kleiner Bodenwellen vorzubereiten.

Im Frühjahr konnte dank des Engagements der städtischen Behörden die Plattform vor der grossen Flugzeughalle auf nahezu doppelte Oberfläche vergrössert werden. Ausserdem wurde ein Verbindungssträsschen zwischen Hallenplattform und Einstiegsperron erstellt, wodurch der Verkehr mit den Benzintankwagen zwischen den Tankanlagen und den Flugzeugen bedeutend erleichtert wird.

BAUTEN.

In eingehender Weise beschäftigte uns sodann das Problem des weitem Flugplatz-Ausbaues. Die Errichtung einer zweiten Flugzeughalle mit Garage- und Wohnungsanbau war dringendes Erfordernis. Es waren eingehende Studien zur Abklärung aller in Frage kommender Situierungs-Möglichkeiten notwendig, um die neue Halle

so zu placieren, dass ein späterer Ausbau des Flugplatzes in keiner Weise behindert wird. Schliesslich wurde eine Lösung gefunden, die in allen Teilen befriedigen dürfte. Die Halle wird parallel zum Giessendamm, in einer Entfernung von 120 Metern von der grossen Flugzeughalle, auf einer der Einwohnergemeinde Bern gehörenden Parzelle aufgestellt.

Die Finanzierung der Baukosten von Fr. 160,000 war uns möglich, dank eines weitgehenden Entgegenkommens der Einwohnergemeinde Bern, welche ausser einem namhaften Beitrag à fonds perdu ein Baudarlehen gewährt hat. Nachdem auch der Bund aus Krediten für Arbeitsbeschaffung einen Beitrag zusicherte, konnte der Bau noch Ende Dezember in Angriff genommen werden.

Diese Halle wird die Möglichkeit bieten, Flugzeuge bis zu 5 $\frac{1}{2}$ Metern Höhe und 25 m Spannweite zu garagieren. Die dringende notwendige Entlastung der jetzigen Flugzeughalle wird demnach auf Frühjahr 1937 verwirklicht werden können. Es ist vorgesehen, die jetzige Flugzeughalle auf diesen Zeitpunkt hin vollständig der „Alpar A.-G.“ zu überlassen, da die Flugzeuge von Privaten und des Aero-Clubs ausschliesslich in der neuen Flugzeughalle garagiert werden sollen.

Die technischen Vorarbeiten für die Errichtung der Flugzeughalle sind im wesentlichen durch Organe der Städt. Baudirektion II ausgeführt worden, während uns bei der Finanzierung die Organe der Städt. Finanzdirektion weitgehend in wohlwollender Weise unterstützten. Den betr. Stellen möchten wir hier unsern herzlichsten Dank für ihre Mitarbeit aussprechen.

ZUFAHRTSSTRASSE.

Gleichzeitig mit der Vorbereitung für den Hallenbau wurden auch die Studien für die Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse nach dem Flugplatz erneut aufgenommen. Während die Frage der Zufahrt von Muri her noch in verschiedener Beziehung der Abklärung bedarf, konnte für die Zufahrt von Belp her bereits ein generelles Projekt an die zuständigen Behörden eingereicht werden. Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass in Kürze diese Strassenverbindung in Angriff genommen werden kann, wobei wir auf die tatkräftige Mitwirkung aller Interessierten, besonders auch von Bund und Kanton zählen, um dieses seit langem ge-

stellte Postulat zu verwirklichen und gleichzeitig der so dringend erforderlichen Arbeitsbeschaffung zu dienen.

AUTOMOBILVERKEHR.

Der regelmässige Automobilverkehr zwischen Stadt und Flugplatz wurde auf Grund unserer Konzession während der Dauer der Luftverkehrssaison entsprechend den Abgängen und Ankünften der Kursflugzeuge durchgeführt. Den Winter durch sieht der „Fahrplan“ jeweilen zwei Kursfahrten im Tag in jeder Richtung vor.

Den Hauptanteil an allen Kursfahrten, welche wir im Auftrage der „Alpar A.-G.“ auszuführen hatten, hat unser F. B. W.-Omni-bus, welcher sich auch im Berichtsjahr in jeder Beziehung bewährte. Mit ihm sind bisher total 71,000 km gefahren worden, davon allein 1936 deren 25,000.

Den Stutzwagen haben wir Ende April ersetzt durch einen 6plätzigigen Chevrolet aus den Werkstätten in Biel. Während seiner ersten Fahrsaison hat sich dieser Wagen gut bewährt. Er ist vor allem für seine Grösse sparsam im Benzinverbrauch.

VERMIETUNG VON HALLE UND GEBÄUDEN.

Die grosse Flugzeughalle war im Berichtsjahr zu einem wesentlichen Teil durch den Flugzeugpark der „Alpar A.-G.“ besetzt. Daneben waren in ihr noch 6 Sportflugzeuge untergebracht, so dass der Raum manchmal recht knapp wurde. Speziell bei grösseren Anlässen, welche die Garagierung von Passantenflugzeugen erforderten, machte sich der Raummangel recht fühlbar. In dieser Beziehung ist der Bau der neuen Flugzeughalle ganz besonders zu begrüssen.

Das Restaurant haben wir, wie in frühern Jahren, auch im Berichtsjahre in Pacht gegeben. In die Büroräumlichkeiten teilten sich „Alpar A.-G.“ und unsere Genossenschaft. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die jetzigen beiden Baracken nicht mehr in jeder Beziehung den Bedürfnissen und Ansprüchen genügen. Auch mit Rücksicht auf die Bedeutung unseres Flugplatzes als Luftverkehrszentrum der Kantons- und Bundeshauptstadt wäre ein Neubau für Verwaltung und Restaurant sicher am Platze.

BETRIEBSSTOFF-VERKAUF.

Den Einkauf der Betriebsstoffe besorgten wir bei den bekannten Lieferfirmen, wobei der Verkauf aus unsern und zum Teil firmaeigenen Tankanlagen durch unser Personal erfolgte. Hauptabnehmerin war die „Alpar A.G.“, welcher wir total 150,000 Liter Benzin verkauften. Grössere Abnehmer ferner die Motorfluggruppe des Berner Aero-Clubs und die Privatflugzeugbesitzer. Die Verkaufspreise für das Flugbenzin sind in der ganzen Schweiz einheitlich geregelt, ebenso die Kommissionssätze, welche den Flugplätzen zukommen.

Dank des Entgegenkommens der Firma Shell, welche uns einen Elektrotankwagen zur Verfügung stellte, waren wir in der Lage, während der Zwischenhalte der Luftverkehrslinien in wenigen Minuten die Verkehrsflugzeuge aufzutanken.

FLUGPLATZ-VERWALTUNG UND FLUGSICHERUNG.

Unsere Aufgabe auf dem Gebiete der Flugplatz-Verwaltung und Flugsicherung bestand vor allem in der Kontrolle von Start- und Landungszeiten der Flugzeuge, der telegraphischen Durchgabe dieser Zeiten an die Abgangsflugplätze, Erstellung statistischer Unterlagen über die Flugkurse und den Verkehr von Personen, Gütern und Post. Im weitern hatten wir uns im Flugsicherungsdienst speziell mit dem Beibringen, Zusammenstellen und Deciffrieren von Wettermeldungen für den Luftverkehr zu befassen, während eine besondere Aufgabe als Flugpolizeiorgan darin bestand, Piloten- und Flugzeugausweispapiere zu kontrollieren.

Bei der Ermittlung der Verkehrsergebnisse hat erstmalig das Eidg. Statistische Amt in weitgehender Weise das Material aller schweizerischen Flugplätze einheitlich verarbeitet und diese wertvollen Unterlagen auch uns zur Verfügung gestellt.

Im Flugsicherungsdienst waren wir ausschliesslich auf die von der „Radio Schweiz“ zur Verfügung gestellte Anlage für Schnelltelegraphie (Fernschreiber) angewiesen. Diese Anlage ermöglichte uns den direkten Verkehr mit den andern schweiz. Flugplätzen, jedoch nicht den drahtlosen Verkehr mit den Flugzeugen in der Luft. Im Sinne eines Versuches haben wir daher provisorisch eine kleine Sendestation eingerichtet, welche aber den Anforderungen des modernen Funkverkehrs nicht genügen kann. Die

Versuche und Studien auf diesem Gebiete sind noch im Gange. Notwendig ist für die Verbesserung des Flugsicherungsdienstes des Flugplatzes Bern die Errichtung einer modernen Funkstation mit Peileranlage. Der Betrieb einer solchen Station wird es ermöglichen, die Flugsicherheit speziell im Anflug von Bern und auch die Regelmässigkeit im Verkehr wesentlich zu steigern.

VERWALTUNG UND PROPAGANDA.

Die siebente ordentliche Generalversammlung der Genossenschaft fand am 6. April 1936 statt. Neben der Erledigung der statutarischen Jahresgeschäfte hiess die Versammlung die Reorganisation der Genossenschaft und die Abtretung eines Teiles des Vermögens an die neu zu gründende „Alpar, Schweiz. Luftverkehrs A.G.“ mit Sitz in Bern gut.

Die in den Verwaltungsrat der „Alpar A.G.“ übertretenden Mitglieder unseres Vorstandes wurden nicht ersetzt.

Der Vorstand hat im Berichtsjahr drei und der Betriebsausschuss sechs Sitzungen abgehalten.

In der Propaganda unterstützten wir besonders die Massnahmen der „Alpar A.G.“ für die Propagierung der Fluganschlüsse von Bern aus.

Wertvoll war uns, wie in früheren Jahren, vor allem auch die Propaganda des Verkehrsvereins der Stadt Bern in der Auslandspresse, wo für unsern Flugplatz als Zentrum für Rund- und Alpenflüge geworben wurde.

FINANZIELLES.

Das Genossenschaftskapital wurde im Zusammenhang mit der Reorganisation und zufolge einiger Kündigungen mit nachfolgenden Rückkäufen von Anteilscheinen von Fr. 310,700.— reduziert auf Fr. 113.100.—.

Die Betriebsrechnung schliesst im Rahmen des Budgets ab, so dass wir die vorgesehenen Amortisationen durchführen können. Dagegen erlaubt der Abschluss unserer Gewinn- und Verlustrechnung auch in diesem Jahre keine Dividendenauszahlung, weil das Ergebnis zur Verminderung des letztjährigen Verlustes herangezogen werden muss.

Unsere flüssigen Mittel sind im Berichtsjahr in ausserordentlicher Weise durch Vorschüsse an die „Alpar A.-G.“ beansprucht worden, was uns veranlasste, unsere Wertschriften zum grössten Teil zu verkaufen. Zufolge von Kursverbesserungen konnte die im Vorjahr notwendige Abschreibung auf dem Wertschriftenbestand anlässlich der Verkäufe wiederum aufgeholt werden.

Ueber das diesjährige Ergebnis und die finanzielle Gestaltung geben die im Anhang aufgeführte Betriebsrechnung, die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz per 31. Dezember 1936 Aufschluss.

DER LINIENVERKEHR ÜBER BERN.

Der Linienverkehr über Bern wurde am 20. April aufgenommen. Die Flugsaison dauerte bis 3. Oktober, also rund 5½ Monate. Bern wurde erstmals ausschliesslich durch die Kursflugzeuge der „Alpar A.-G.“ bedient, da die Morgen- und Abendlinie Genf-Bern-Zürich der „Swissair“ aufgehoben und die Mittagsverbindung Bern-Zürich durch die „Alpar A.-G.“ hergestellt wurde.

Die nachfolgenden Fluglinien führten im Berichtsjahr über Bern:

1. Bern-Basel (Str. 537) Frühkurs ab Bern und Spätkurs ab Basel mit Anschluss an Basel-Paris-London.
2. Basel-Bern-Lausanne-Genf (Str. 532) Vormittags-Postlinie für Bern und die Westschweiz.
3. Bern-Basel (Str. 537a) Vormittagskurs nach Basel mit Anschluss an Basel-London (direkt).
4. Bern-La Chaux-de-Fonds (Str. 532a) Vormittags-Postverbindung nach dem Jura und Ersatzstrecke für die früher geführte Fluglinie Basel-La Chaux-de-Fonds-Lausanne-Genf.
Von La Chaux-de-Fonds her Anschluss über Biel nach Bern-Zürich-Deutschland.
5. Genf-Lausanne-Bern-Zürich, Mittagsverbindung, (Str. 535) in Zürich Anschluss nach und von München-Wien-Budapest, Stuttgart-Frankfurt-Köln-Amsterdam, Frankfurt-Halle/Leipzig-Berlin.
6. Genf-Lausanne-Bern-Zürich, Frühkurs (Str. 541a) wurde nur fakultativ ab Genf-Lausanne oder Bern geflogen, falls Passagiere gemeldet waren, welche weiter als Budapest und Berlin fliegen wollten.

Der Flugplan hatte gegenüber früheren Jahren einschneidende Änderungen erfahren.

Die bisherige Morgen- und Abendlinie Genf-Bern-Zürich wurde aufgehoben und durch die Mittagsverbindung Genf-Lausanne-Bern-Zürich ersetzt. Die Vormittagsverbindung Basel-Bern-Lausanne-Genf mit Anschluss an Marseille-Barcelona, wurde von Basel aus fallen gelassen und von Bern aus ebenfalls nur fakultativ, d. h. bei Platznachfrage, betrieben. Von Lausanne ab dagegen verkehrten die Kurse dieser Strecke wiederum regelmässig.

Im Anschluss an die englische London-Schweiz Fluglinie wurde von der „Alpar A.-G.“ eine neue Mittagsverbindung Basel-Bern-Lausanne (Str. 534) geführt.

In Wegfall kam ferner die Vormittagsverbindung St. Gallen-Zürich-Bern, welche einen gewissen Ersatz in der Mittagsverbindung von Zürich nach Genf fand.

Für den Ausflugsverkehr über kurze Distanzen (Tages-Rückflugverkehr) der bisher im innerschweizerischen Luftverkehr eine bedeutende Rolle spielte, waren die Abflugszeiten in Bern im Berichtsjahr leider recht ungünstig. Zürich konnte z. B. nur mit 20 Minuten Aufenthaltsdauer „besucht“ werden, d. h. ein Besuch in der Stadt Zürich war praktisch nicht möglich. In der Richtung nach Lausanne und Genf waren die Verbindungen etwas günstiger.

Eine bedeutende Verbesserung im Linienverkehr gegenüber dem Vorjahr war dagegen der Einsatz neuer Schnellflugzeuge vom Typ „Koolhoven“ durch die „Alpar A.-G.“.

Die Verkehrsergebnisse der Flugsaison 1936, wie sie auf Seite 14 in einer Tabelle zusammengefasst sind, geben zu folgenden Erläuterungen Anlass:

Der gesamte Verkehr über Bern wurde mit 2,237 (2,627) Kursflügen durchgeführt. Die Abnahme (14%) rührt vor allem von der Verkürzung der Flugsaison gegenüber 1935 um rund 3 Wochen her, welche einen Ausfall von 180 Kursen ausmacht. Berücksichtigt man diese Tatsache, so ergibt sich noch eine absolute Kursverminderung um 7%.

Der Abgangs/Ankunftverkehr verzeichnet 4,358 Passagiere (5,597). Dieser recht bedeutende Rückgang (21,8%) ist im wesentlichen aus der Verminderung der Flugkurse zu erklären. Auch die Veränderung in der Struktur der Flugpläne hat einen ungünstigen Einfluss auf die Passagierfrequenz ausgeübt. Im Fernern ist festzuhalten, dass die Zunahme der über grosse Distanzen reisenden

Passagiere nicht genügte, um die allgemein beobachtete Abnahme der Kurz-Streckenpassagiere auszugleichen, welche ihre Reisepläne vorwiegend nach dem Wetter richten. Und dieses war leider die ganze Saison nicht günstig.

Vom Gesamtverkehr entfallen 66 Prozent auf den Durchgangsverkehr und der Rest mit 34 Prozent auf den Eigenverkehr von Bern.

Entsprechend dem Rückgang im Passagierverkehr ist ein solcher in der Gepäckbeförderung zu beobachten, Es wurden nämlich total 41,743 kg (45,263) Gepäck befördert. Die Abnahme beträgt rund 8%. An Postsendungen wurden 57,278 kg (34,488 kg) über Bern befördert und an Fracht 10,642 kg (12,233 kg). Während also die Post eine bedeutende Vermehrung aufweist, welche von der verbesserten Anpassung der Flugpläne 1936 an die postalischen Bedürfnisse herrührt, ist bei der Fracht ein erneuter Rückgang zu konstatieren, welcher sich vor allem aus der Schrumpfung des internationalen Güteraustausches erklärt. Hemmend haben ferner die Einfuhrerschwerungen und Kontingentierungen gewirkt.

PLATZBETRIEB.

Im Flugplatzbetrieb verzeichnete die „Alpar A.-G.“ insgesamt 816 Rund-, Alpen- und Photoflüge. Diese Zahl ist etwas niedriger als das Ergebnis des Vorjahres. Auch die Tätigkeit der Sportflieger des Berner Aero-Clubs und der Privatflieger war nicht ganz so rege wie im Vorjahr. In dieser Kategorie sind im Berichtsjahr 3258 Flüge zu verzeichnen.

Ausser dem 6. Berner Sportfliegertag fanden auf unserem Flugplatze keine grösseren flugsportlichen Veranstaltungen statt.

Lebhaften Betrieb verzeichneten, hauptsächlich an Samstagen und Sonntagen, die Berner Segelflieger. Der neue schweizerische Dauersegelflugrekord von 25 Stunden 50 Minuten wurde von einem Berner, mit Start und Landung auf unserem Flugplatze, aufgestellt. Recht rege ging es am 21. Juni anlässlich der Flüge für die Gewinner aus der Theaterlotterie auf unserem Flugplatze zu. An diesem Tage unternahmen allein 183 Personen Stadt- und Voralpenflüge.

Erstmalig konnten wir auch eine grössere Anzahl Lehrer auf unserem Flugplatze begrüßen, welche anlässlich eines Weiterbildungskurses uns am 6. August einen Besuch abstatteten. Von den

Teilnehmern unternahmen deren 67 Rundflüge in einem der Koolhoven-Flugzeuge der „Alpar A.-G.“.

Die Totalzahl der Rundflugpassagiere beträgt für das Berichtsjahr 1703.

AUSBLICK.

Von den Aufgaben, welche in den nächsten Jahren vor allem einer Lösung zugeführt werden müssen, sind Flugplatz-Ausbau und Zufahrt wohl die wichtigsten.

Mit der Erstellung der zweiten Flugzeughalle ist der Flugplatz-Ausbau bereits zu einem erfreulichen Teil verwirklicht. Es bleiben aber noch Probleme, wie die Erstellung einer Funk- und Peilstation, die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes und einer Werft mit Halle zu lösen.

In der Frage der Zufahrtsstrasse von Muri nach dem Flugplatz ist schon eine gewisse Abklärung erfolgt und wir geben der Erwartung Ausdruck, dass dieses Projekt in den nächsten Jahren verwirklicht werden kann.

Das kommende Jahr wird, so hoffen wir, uns erlauben in all diesen für die weitere Entwicklung unseres Flugplatzes und damit für das bernische Flugwesen so wichtigen Fragen mit Hilfe der Interessenten und Behörden wiederum weiter voran zu kommen.

Flugplatz-Genossenschaft Bern

Namens des Vorstandes:

Der Präsident: Der Verwalter:
F. Raafflaub. **H. Aeschbacher.**

Bern, 15. März 1937.

I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1936

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
1. Mieten und Feldunterhalt	23,797.05	26,563.80
2. Auto-Verkehr	17,521.75	13,801.20
3. Betriebsstoff-Verkauf	4,594.—	
4. Personal		18,010.—
5. Verwaltung und Versicherungen		14,359.49
6. Amortisationen		4,646.65
7. Diverse	6,889.96	2,943.15
8. Betriebs-Ausgaben-Ueberschuss	27,521.53	
	<u>80,324.29</u>	<u>80,324.29</u>

II. Gewinn- und Verlust-Rechnung per 31. Dezember 1936

	Ausgaben Fr.		Einnahmen Fr.
1. Verlust 1935	34,773.20	1. Beiträge	30,000.—
2. Betriebs-Ausgaben-Ueberschuss	27,521.53	2. Zinsen	3,460.15
		3. Diverse Erträge	9,823.75
		nisse	9,823.75
		4. Verlust 1936	19,010.83
	<u>62,294.73</u>		<u>62,294.73</u>

III. Bilanz per 31. Dezember 1936

	Aktiven Fr.		Passiven Fr.
1. Kassa	1,771.06	1. Kapital	113,100.—
2. Postcheck	940.03	2. Erneuerungsfonds	11,429.29
3. Bank	4,464.—	3. Kreditoren	32,492.81
4. Wertschriften	33,003.—		
5. Automobile	2.—		
6. Flugzeug	1.—		
7. Mobilien	1,000.—		
8. Tankanlage	1.—		
9. Debitoren	96,829.18		
10. Gewinn und Verlust	19,010.83		
	<u>157,022.10</u>		<u>157,022.10</u>

Bericht der Kontrollstelle.

Die Unterzeichneten haben heute in Ausübung ihres Mandates als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft die beidseitig mit Fr. 157,022.10 abschliessende Bilanz, ebenso wie die einen Betriebsausgabenüberschuss von Fr. 27,521.53 aufweisende Betriebsrechnung und die mit Fr. 19,010.83 passiv saldierende Gewinn- und Verlustrechnung einer eingehenden Prüfung unterzogen und festgestellt, dass dieselben mit der Buchhaltung und den sonstigen Unterlagen genau übereinstimmen. Eine grössere Anzahl von Stichproben zwischen Buchhaltung und dem zugehörigen Belegmaterial ergaben restlose Übereinstimmung, ebenso wie umfangreiche Proben in arithmetischer Beziehung zu keinen Bemerkungen Anlass geben. Wir überzeugten uns ferner vom Vorhandensein sämtlicher unter den Aktiven der Bilanz aufgeführten Wertbestände und Guthaben. Die Führung der Buchhaltung und die Ordnung der Belege machten einen guten Eindruck.

Es wird gestützt auf die vorgenommene Prüfung und die dabei gemachten Wahrnehmungen der Generalversammlung beantragt, es sei die vorliegende Rechnung in ihren Einzelheiten zu genehmigen und der Geschäftsleitung der Dank auszusprechen.

Bern, 1. März 1937.

Für die Kontrollstelle:
F. Althaus. E. Pfirter.

Flugplatz BERN

Verkehrsausweis

1. Linienverkehr 1936

Flugstrecke	Kurse	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
A. Bern-Zürich:					
1. Linie 541a	6*	12	—	—	170
2. Linie 535	300*	1,348*	12,433*	3,976	12,915
B. Bern-Lausanne:					
1. Linie 532	141	159	4,779	469	447
2. Linie 534	278	403	6,715	471	4,692
3. Linie 535	289*	936	15,509	3,216	9,377
4. Linie 536	159*	154	1,245	100	944
C. Bern-Basel:					
1. Linie 532	132	90	6,208	655	542
2. Linie 534	284*	662	8,134	1,303	8,036
3. Linie 537	269*	312	467	285	2,312
4. Linie 537a	141	218	44	121	2,096
D. Bern-Cdf.:					
1. Linie 532	265	57	1,791	46	125
E. Bern-Lausanne:					
1. Linie 541a	4*	7	—	—	87
	2,267	4,358	57,278	10,642	41,743

* Inbegriffen Verdichtungen und fakultative Kurse

	Kurse	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
1929	510	1,000	3,526	1,158	—
1930	1,286	1,835	8,610	7,407	11,018
1931	1,236	2,250	14,236	9,781	10,811
1932	1,826	4,193	20,642	20,029	31,843
1933	1,877	3,286	33,110	12,998	22,567
1935	2,489	5,164	39,059	16,260	43,258
1934	2,627	5,597	34,488	12,233	45,263
1936	2,267	4,358	57,278	10,642	41,743

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Schulflüge	Ueberflüge	Passagiere
1929	512	727	294	762
1930	1,179	1,095	879	1,989
1931	1,327	1,422	1,117	1,348
1932	1,299	2,137	867	1,262
1933	1,362	2,179	1,401	1,722
1934	1,292	3,237	850	2,309
1935	947	5,162	1,458	2,042
1936	816	3,258	1,500	1,103

3. Gesamtverkehr

	Starts und Landungen	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
1929	2,282	2,524	3,526	1,158	—
1930	6,713	5,813	8,610	7,407	11,149
1931	7,851	4,946	14,236	9,881	10,811
1932	9,565	6,715	20,642	20,029	31,585
1933	10,360	6,730	33,110	12,998	22,567
1934	14,397	9,939	39,059	16,260	43,258
1935	16,303	9,282	34,488	12,233	45,263
1936	11,915	7,325	51,218	10,642	41,743