

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

NEUNTER

JAHRESBERICHT

1937



ORGANE

Vorstand

- Präsident:** F. Raaffaub, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: P. Cardinaux, Direktor, Bern
Mitglieder: E. Amstutz, Stadtpräsident, Thun
F. Christen, Bankdirektor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
† H. Lindt, alt Stadtpräsident, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
H. Rufener, Direktor, Bern-Liebfeld
H. Schüpbach, Direktor, Bern
A. Stäuble, alt Direktor, Bern
H. Wanner, Direktor, Bern

Betriebsausschuss

- Präsident:** F. Raaffaub, 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

Kontrollstelle

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

Platzmechaniker

- A. Tchanen, Flugplatz

Das Jahr 1937 hat uns im Ausbau des Flugplatzes Bern einen bedeutenden Schritt vorwärts gebracht. Die im Winter 1936/1937 in Angriff genommene zweite Flugzeughalle wurde im Laufe des Sommers fertiggestellt und konnte im Herbst dem Betrieb übergeben werden.

In der Frage der Vergrößerung des Flugplatzareals, der neuen Zufahrtsstrasse zum Flugplatz, sowie in bezug auf das Projekt für ein neues Verwaltungsgebäude sind die entsprechenden Vorarbeiten im Gange. Desgleichen wird das Problem der radioelektrischen Ausrüstung unseres Flugplatzes eingehend studiert.

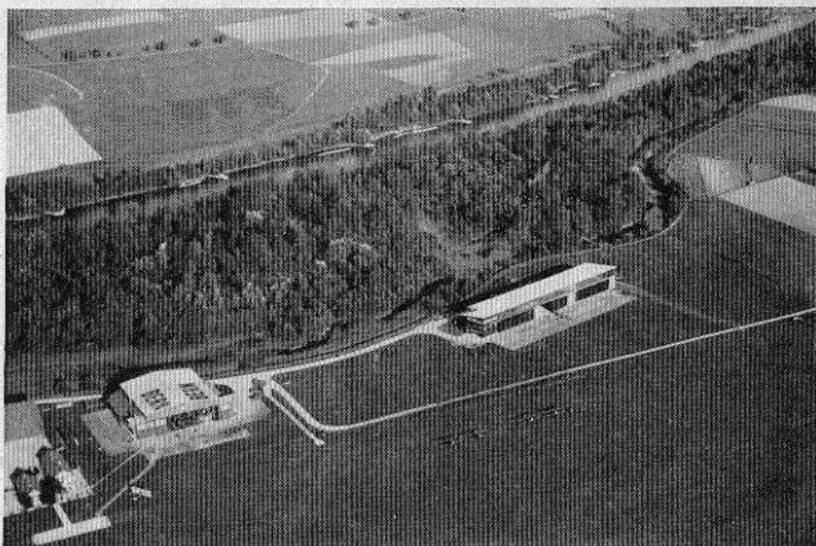
In dem nachstehenden Bericht geben wir einen Überblick über die Tätigkeit in unsern verschiedenen Betriebszweigen und Arbeitsgebieten. Anschliessend berichten wir noch über den diesjährigen Verkehr auf unserem Flugplatze.

Das Flugfeld.

Im Bericht über das Jahr 1936 wiesen wir darauf hin, dass das Städtische Tiefbauamt die teilweise Ausplanierung des Flugfeldes studiere. Diese Studien wurden im letzten Winter beendet und führten zu einer Vorlage an den Gemeinderat der Stadt Bern, welcher im Frühjahr einen Kredit zur Ausführung der erforderlichen Planierungsarbeiten zur Verfügung stellte. Die Arbeiten wurden in zwei Etappen, nämlich im März und im Oktober unter Leitung des Städtischen Tiefbauamtes und mit Einsatz von Arbeitslosen ausgeführt. Das Flugfeld ist jetzt erneut vollständig ausgeglichen und eben und wird den Anforderungen hinsichtlich Beschaffenheit der Oberfläche in jeder Beziehung genügen.

Dagegen möchten wir hier auf die Tatsache hinweisen, dass der Einsatz der modernen Schnellflugzeuge auf den Luftverkehrsstrecken grössere Anforderungen an die Ausmasse der Flugfelder

stellt. Unser Flugplatz mit seinen 450 m Breite und 700 m Länge ist für die neueren Typen von Verkehrsflugzeugen mittlerer Grösse, d. h. für 14—20 Passagiere, besonders bei ungünstigen Sichtverhältnissen recht knapp, weshalb sich eine Vergrösserung des Flugfeldes aufdrängt.



Die Flugplatzgebäude im September 1937.

Bauten.

Wir haben im letzten Jahresbericht eingehend über die neue Flugzeughalle orientiert, mit deren Bau im Herbst 1936 begonnen wurde. Diese neue Flugzeughalle wurde am 3. Oktober offiziell vom städtischen Baudirektor II, unserem Präsidenten als Vertreter der F. G. B. übergeben. Bei der in kleinem Rahmen abgehaltenen Feier waren u. a. vertreten: das Eidgenössische Militärdepartement, das Eidgenössische Luftamt, der Regierungsrat des Kantons Bern, der Gemeinderat der Stadt Bern und die am Bau beteiligten Firmen.

Die Flugzeughalle II, mit einer Bodenfläche von 1000 m², wird vor allem für das Einstellen von Sportflugzeugen verwendet. Auf Ende des Berichtsjahres waren in ihr fünf solche Flugzeuge untergebracht. Ein Teil der Hallenfläche, sowie die angebaute Werkstätte werden auf Januar 1938 von der Flugtechnischen Lehrwerk-

stätte bezogen. Die Räumlichkeiten im Hallenanbau sind ebenfalls voll ausgenützt. In der geräumigen Garage werden unsere drei Wagen stationiert. Der Sportfliegerraum ist von uns mit Kleiderschränken ausgerüstet worden, welche an die Piloten vermietet werden. Im ersten Stock wird ein Zimmer als Konstruktionsbureau der Lehrwerkstätte verwendet und ein grosser Raum als Theorie-raum hergerichtet. Im zweiten Stock befindet sich die 4-Zimmerwohnung unseres Platzmechanikers.

Unter Fortsetzung des Hallenbaues wurde durch die Eidgenossenschaft eine Halle für die Unterbringung von Militärflugzeugen errichtet, so dass das ganze Gebäude mit einer Frontlänge von 100 m recht imposant wirkt und in seiner klaren, einfachen Linienführung unserem Flugplatz zur Zierde gereicht. Wir möchten auch an dieser Stelle allen Beteiligten, vor allem der Bauleitung, der städtischen Baudirektion II, der städtischen Baukommission, sowie den Baufirmen, ganz besonders aber auch den zuständigen Behörden des Bundes und der Stadt Bern, vorab dem Gemeinderate und dem Stadtrate von Bern unsern herzlichsten Dank abstatten für die uns bei dem Bau dieser neuen Flugzeughalle gewährte wohlwollende und tatkräftige Unterstützung.

Mit dem Bau der Flugzeughalle II sind wir erstmals auch als Bauherren aufgetreten, indem uns von der Einwohnergemeinde Bern ein Baurecht für die Erstellung der Halle abgetreten wurde. Ferner hat uns die Einwohnergemeinde Bern zur Finanzierung des Baues, welcher total gegen 180,000 Franken zu stehen kommt, ein Baudarlehen gewährt und uns ferner eine Zuwendung von 50,000 Franken bewilligt. Im weiteren ist es uns gelungen, auch von seiten des Bundes einen Beitrag aus Arbeitsbeschaffungskrediten zu erhalten, so dass unsere eigenen Mittel durch den Bau nicht in allzu starkem Masse beansprucht worden sind. Die endgültige Abrechnung über den Bau wird im Jahre 1938 erfolgen und entsprechend in der Rechnung des kommenden Jahres berücksichtigt werden.

Zufahrtsstrasse.

Am 19. März 1937 fand auf dem Flugplatze, auf unsere Veranlassung hin, eine Konferenz statt, welche sich mit der Frage der neuen Zufahrtsstrasse befasste. Diese Strasse soll gleichzeitig eine

neue Verbindung zwischen den Ortschaften Muri und Belp herstellen. An der Konferenz waren vertreten das Eidgenössische Militärdepartement, das Eidgenössische Luftamt, der Regierungsrat des Kantons Bern, die Gemeinden Belp, Bern und Muri, sowie unsere Genossenschaft. Sämtliche Beteiligten sprachen sich grundsätzlich für die Wünschbarkeit einer neuen Strassenverbindung Muri—Flugplatz—Belp aus. Es wurde eine Kommission eingesetzt, welche unter Leitung des Stadtingenieurs von Bern die weitere Projektbearbeitung überwacht und zu gegebener Zeit den Interessenten eine entsprechende Vorlage unterbreiten wird. Die Projektarbeiten konnten im Laufe des Berichtsjahres weitgehend gefördert werden.

Wagenpark und Automobilverkehr.

Unser F. B. W.-Omnibus hat sich auch im Berichtsjahr erneut bewährt und seine ersten 100,000 Kilometer zurückgelegt. Der im Frühjahr 1936 angekaufte Chevroletwagen, aus den Bieler Montagewerkstätten, verzeichnet jetzt eine Gesamtleistung von 22,000 Kilometern und hat bisher ohne jegliche Störung im Dienst gestanden.

Beide Personenwagen sind im Laufe des Winters durch unser Personal einer gründlichen Revision unterzogen worden.

Für Geländetransporte und Fahrten mit schwereren Lasten konnten wir im Sommer einen Morris-6-Rad-Geländelastwagen zu günstigen Bedingungen erwerben. Dieser kleine Lastwagen hat uns im Berichtsjahr in mancher Beziehung gute Dienste geleistet.

Der Automobilverkehr zwischen Stadt und Flugplatz richtete sich während der Flugsaison nach Abflug und Ankunft der Verkehrsflugzeuge; während des Winters werden dagegen jeweilen täglich zwei Kurse in jeder Richtung geführt.

Vermietung von Hallen und Gebäuden.

Die Flugzeughalle I ist seit dem 1. Oktober 1937 ausschliesslich durch die « Alpar AG. » belegt. Die bisher ebenfalls hier untergebrachten Sportflugzeuge befinden sich jetzt in der Flugzeughalle II, welche damit schon zur Hälfte ausgenützt ist. Mit der Betriebsaufnahme in der Flugtechnischen Lehrwerkstätte und in

der Segelflugschule wird die Flugzeughalle II vollends besetzt sein. Unser Chefmechaniker hat im zweiten Stock des Anbaues an der neuen Flugzeughalle seine neue Wohnung bezogen. In seiner früheren Wohnung, welche sich im rückwärtigen Teil des Restaurationsgebäudes befand, sind nun drei Bureauräume für die Alpar AG. hergerichtet worden, und zwar neben einem Direktionsbureau eine Kanzlei und ein Pilotenzimmer. Das bisherige Direktionszimmer im « Verwaltungsgebäude » dient nun ausschliesslich unseren Zwecken.

Mit dieser Bureautrennung ging Hand in Hand ein Ausbau der Telephonanlage, die besonders im Sommer dem Verkehr nicht mehr gewachsen war. Die « Alpar AG. » verfügt jetzt über drei und unsere Genossenschaft über zwei Amtslinien.

Das Flugplatzrestaurant wurde auch im Berichtsjahr in Pacht gegeben.

Betriebsstoff-Verkauf.

Der Umsatz an Betriebsstoffen war auch im Berichtsjahr ein erfreulicher. Allerdings ist der Bezug der « Alpar AG. » gegenüber dem Vorjahr um 25,000 Liter auf 125,000 Liter zurückgegangen, was im wesentlichen mit der Gestaltung der Flugpläne, d. h. der Unmöglichkeit des Tankens bei uns zusammenhängt. Dagegen hat uns die Motorfluggruppe des Berner Aeroclubs infolge ihres stark gesteigerten Flugbetriebes rund 17,000 Liter Flugbenzin abnehmen können.

Die Verkehrsflugzeuge der « Alpar AG. » wurden wiederum fast ausschliesslich mit Hilfe des uns zur Verfügung gestellten Elektrotankwagens der Firma « Shell » aufgetankt.

Flugplatzverwaltung und Flugsicherung.

Die Flugplatzverwaltung wickelte sich im normalen Rahmen ab. Ein neues Flugplatzreglement für den Flugplatz Bern ist in Arbeit genommen und wird nach Genehmigung durch das Eidgenössische Luftamt in Kraft gesetzt werden. Dieses Reglement enthält im speziellen die Vorschriften über die Flugregeln in Nähe des Platzes und über die optische Zeichengabe zwischen Flugplatz und Flugzeug (Signalordnung).

Im Flugsicherungsdienst waren wir zum grössten Teil auf die Schnelltelegraphieanlage angewiesen. Unsere Versuche mit der Sendestation Flugplatz sind sodann durch weitem Ausbau des Senders fortgesetzt worden. Allerdings kann diese Versuchsstation nicht etwa den Dienst einer modernen Funk- und Peilstation versehen, sondern sie dient lediglich zur Abklärung gewisser Fragen, die im Zusammenhang mit der endgültigen Erstellung einer Radiostation stehen. In gleicher Richtung, d. h. für den Ausbau der Flugsicherung gehen die Versuche mit Sendern in der Gegend von Kirchlindach, welche abklären sollen, wie sich die Möglichkeiten des Herunterpeilens von Flugzeugen auf der Flugachse Genf—Zürich und ausserhalb des Hügellandes von Bern gestalten. Diese Versuche sollen im kommenden Jahre, wie wir hoffen, zu einem gewissen Abschluss gelangen.

Verwaltung und Propaganda.

Die achte ordentliche Generalversammlung unserer Genossenschaft fand am 18. Mai im Restaurant auf dem Flugplatz statt. Sie erledigte die statutarischen Geschäfte und genehmigte Jahresbericht und Jahresrechnung 1936. Den Verwaltungsorganen wurde die nachgesuchte Decharge erteilt.

Im Berichtsjahr versammelte sich der Vorstand einmal, während der Betriebssausschuss drei Sitzungen abgehalten hat.

Am 21. Oktober 1937 verloren wir durch den Tod unser Vorstandsmitglied Herrn Stadtpräsident Lindt. Herr Lindt gehörte seit 1929 dem Vorstande unserer Genossenschaft an und war uns besonders in Fachfragen stets ein wertvoller Mitarbeiter, dessen Hinschied für uns ein schmerzlicher Verlust bedeutet.

In der Propaganda unterstützten wir, neben eigenen Publikationen, wie im Vorjahr die Insertionen der « Alpar AG. » über die Fluganschlüsse der Stadt Bern. Dank des Entgegenkommens der Städtischen Finanzdirektion konnten wir, wie bereits seit einigen Jahren, im Frühjahr wiederum eine halbseitige Publikation im « Stadtanzeiger » über die Flugverbindungen ab Bern abdrucken lassen. Im Berichtsjahr haben uns im besondern der Verkehrsverein der Stadt Bern und die Presse erneut ihre wohlwollende Unterstützung gewährt. Wir möchten für dieses Entgegenkommen auch an dieser Stelle unsern Dank aussprechen.



Ein origineller Wegweiser ausserhalb von Muri, der namentlich auch von Fremden viel beachtet wird und nicht nur für das Flugwesen, sondern auch für die Briener Schnitzerei gute Propaganda macht.

Neue Betriebszweige.

Ende des Berichtsjahres sind mit dem Eidgenössischen Luftamt und dem Gemeinderate der Stadt Bern die Verhandlungen über die Eröffnung einer « Flugtechnischen Lehrwerkstätte » zum Abschluss gekommen. Nach den mit den Behörden abgeschlossenen Vereinbarungen ist ihr Betrieb auf die nächsten drei Jahre gesichert.

Wir haben in der Flugzeughalle II für die Lehrwerkstätte den notwendigen Raum zur Verfügung gestellt.

Ein Betriebsleiter und ein Vorarbeiter werden die Praktikanten der Lehrwerkstätte in die Grundlagen des Flugzeugbaues und des Flugzeugunterhaltes einführen.

Als Schüler kommen vor allem Absolventen der Eidgenössischen

Technischen Hochschule und der kantonalen Techniken in Frage, die ihren Studiengang durch Praxis in einer Flugzeugwerkstätte ergänzen möchten. Da gegenwärtig keine solchen Gelegenheiten in der Schweiz existieren, wird unsere Lehrwerkstätte berufen sein, einem längst vorhandenen Bedürfnis zu entsprechen.

Im weiteren wurden zu Jahresende die Verhandlungen mit dem Aeroclub der Schweiz und dem Eidgenössischen Luftamt für die Schaffung einer ständigen Segelflugschule auf unserem Flugplatz aufgenommen und es ist damit zu rechnen, dass auch dieses Projekt im Frühjahr 1938 verwirklicht werden kann. Die Schule soll vor allem der Ausbildung von Fluglehrern und Bauleitern der einzelnen Gruppen des Aeroclubs der Schweiz dienen.

Wir möchten an dieser Stelle ganz besonders dem Eidgenössischen Luftamt und dem Gemeinderate der Stadt Bern dafür danken, dass sie uns durch tatkräftige Unterstützung ermöglichten, unseren Betrieb um zwei neue Tätigkeitsgebiete zu erweitern, welche, so hoffen wir, sich in den kommenden Jahren zu einer gewissen Bedeutung für das schweizerische Flugwesen entwickeln werden.

Finanzielles.

Das Genossenschaftskapital blieb im Berichtsjahr mit Fr. 113,100 unverändert. Die Betriebsrechnung schliesst etwas besser ab als budgetiert. Der Abschluss erlaubt die dringend nötigen Einlagen in den Materialerneuerungsfonds zu machen. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist jedoch noch mit einem bedeutenden Verlustsaldo, welcher von früheren Jahren herrührt, belastet, so dass von einer Verzinsung des Genossenschaftskapitals Umgang genommen werden muss.

Unsere flüssigen Mittel sind, wenn auch in etwas geringerem Masse als 1936, durch die Vorschüsse an die « Alpar AG. » stark beansprucht worden. Wir hoffen, dass die « Alpar AG. » diese Verpflichtung im kommenden Jahre weiter abbauen kann.

Näheren Aufschluss über das finanzielle Ergebnis geben sodann die im Anhang aufgeführte Betriebsrechnung, die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1937.

Der Linienverkehr über Bern.

Der Sommerflugverkehr wurde am 1. Mai eröffnet und endete am 30. September. Einzig die Flugstrecke Bern—Zürich (Nr. 535)

wurde bis Ende Oktober weitergeführt, so dass diese Linie während sechs, die übrigen während fünf Monaten betrieben wurden. Als Ausnahme ist wiederum der Betrieb auf der Jurastrecke zu betrachten. Wie in früheren Jahren, weist diese Linie eine Betriebsdauer von nur vier Monaten auf (1. Mai bis 11. September). Diese kurze Betriebsdauer ist bedingt durch die ungünstigen Wetterlagen im Jura während des Herbstes.

Sämtliche über Bern führenden Fluglinien wurden, wie im Jahre 1936, durch die Kursflugzeuge der « Alpar AG. » bedient.

Die nachfolgenden Flugstrecken führten 1937 über Bern :

1. Genf—Bern—Zürich (Strecke Nr. 541 a) als Frühkurs ab Genf und Bern und als Spätkurs ab Zürich und Bern. Anschlüsse in Zürich an Stuttgart—Halle/Leipzig—Berlin—Stockholm, Wien—Budapest, sowie Basel—London.
2. Genf—Lausanne—Bern—Zürich (Strecke Nr. 535) als Mittagskurs von Zürich und von Genf her. Anschlüsse in Zürich an Basel—London, München—Wien, Stuttgart—Berlin, Frankfurt—Hamburg. Anschlüsse in Genf an Marseille-Spanien und Lyon—Paris.
3. Bern—Basel (Strecke Nr. 532) Frühstrecke mit Anschluss an Paris—London.
4. Basel—Bern—Lausanne—Genf (Strecke Nr. 532) Vormittagsstrecke ab Basel, speziell als Postverbindung.
5. Bern—Basel (Strecke Nr. 537) als Mittags- und Abendstrecke mit Anschluss an Paris—London.
6. Basel—Bern (Strecke Nr. 534) Nachmittagsstrecke ab Basel mit Anschluss an London.
7. Lausanne—Bern (Strecke Nr. 532) als Frühstrecke mit Anschluss an Bern—Zürich.
8. Bern—La Chaux-de-Fonds—Biel—Bern (Strecke Nr. 532 a) Vormittags-Postverbindung nach dem Jura, von La Chaux-de-Fonds und Biel Anschluss an Bern—Zürich (Strecke Nr. 535) und Bern—Lausanne—Genf (Strecke Nr. 535).

Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Flugplan durch die Wiedereinführung der Morgen- und Abendstrecke Genf—Bern—Zürich (Nr. 541 a) als regelmässige Linie bedeutend verbessert werden. Mit über 2250 abgehenden und ankommenden Passagieren hat diese Linie für Bern erneut ihre Wichtigkeit bewiesen, so dass auch ihr fernerer Bestand gesichert sein dürfte.

Die Mittagsverbindung Genf—Bern—Zürich (Strecke Nr. 535) und

zurück wurde ähnlich wie im Jahre 1936 geflogen. Von Bern war diese Strecke etwas weniger frequentiert, nachdem die Morgenverbindung einen grossen Teil des Verkehrs bewältigen konnte. Immerhin verzeichnet auch diese Strecke über 1660 abfliegende und ankommende Passagiere. Die übrigen Verbindungen entsprechen dem Flugplan des Vorjahres.

Die Verkehrsergebnisse für unsern Flugplatz sind auf Seite 14 in einer Tabelle wiedergegeben und veranlassen uns zu nachfolgenden Bemerkungen:

Bei nahezu gleich hoher Kurszahl wie im Vorjahr (nämlich 2214 gegen 2237), verzeichnet der Abgangs-/Ankunftsverkehr 5415 Passagiere (4358). Der Ausfall des Jahres 1936 im Vergleich zu 1935 ist demnach im Berichtsjahr wieder aufgeholt worden, und zwar nicht durch eine Vermehrung der Kurse, sondern einzig durch eine stärkere Passagierfrequenz. Der Anstieg beträgt 24,2 %.

Vom gesamten über Bern gehenden Passagierverkehr entfallen 35,5 % auf den Eigenverkehr von Bern und die restlichen 64,5 % auf den Durchgangsverkehr.

Entsprechend dem Reisenden- ist auch der Gepäckverkehr gestiegen. Er erreichte 46,169 kg (41,743 kg). Dagegen ist der Post- und Frachtverkehr im Berichtsjahr zurückgegangen. Der Postverkehr erreichte 46,617 kg (57,278 kg) und der Frachtverkehr 3235 kg (10,642 kg). Der Rückgang im Postverkehr entfällt fast ausschliesslich auf die Nachmittagsstrecke Nr. 534 Basel—Bern, die postalisch nicht so günstig lag wie im Vorjahr und keinen Anschluss mehr nach Lausanne hatte. Beim Frachtverkehr ist der Ausfall dem nahezu völligen Fehlen der Blumentransporte zuzuschreiben, da keine gute Flugverbindung Holland—Schweiz existierte. Zudem ist der Frachtverkehr mit Spanien über die Mittagsstrecke Zürich—Bern—Genf (Nr. 535) nur mehr unbedeutend, was in den Vorgängen in Spanien seinen Grund hat.

Der tragische Unfall des Alparflugzeuges am 10. September 1937 bei Waldenburg hatte eine fühlbare Abnahme des Passagierverkehrs von und nach Bern in den Monaten September und Oktober zur Folge. Es ist aber zu hoffen, dass die Auswirkungen dieses bedauerlichen Vorfalles in der kommenden Verkehrssaison sich nicht mehr geltend machen.

Platzbetrieb.

Im Berichtsjahr sind vom Flugplatz aus 607 Rund-, Alpen- und Photoflüge unternommen worden. Wenn auch die Zahl der Rundflüge im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen ist, so sind anderseits die dabei beförderten Passagiere von 1103 auf 1679 gestiegen, was sich aus der vermehrten Verwendung der zweimotorigen achtplätzigigen Flugzeuge erklärt.

Stark zugenommen hat wiederum die Tätigkeit der Sportflieger, welche 4660 Schul- und Trainingsflüge unternahmen.

52 ausländische Privatflugzeuge landeten im Berichtsjahr auf unserem Flugplatz.

An flugsportlichen Veranstaltungen sei erwähnt die am 20. Juni durchgeführte 1. Schweizerische Kunstflugmeisterschaft für Sportflieger.

Mit Rücksicht auf das internationale Flugmeeting in Zürich wurde von der Durchführung einer grösseren Veranstaltung abgesehen.

Die Flüge für die Gewinner aus der Theatertombola wurden am 13., 20., 27. Juni und 4. Juli ausgeführt und brachten dem Flugplatz an diesen Sonntagen einen besonders regen Betrieb.

Ausblick.

Der Luftverkehr ist immer noch in voller Entwicklung begriffen. Das Stadium des einmotorigen Verkehrsflugzeuges für vier und fünf Passagiere ist auf allen grösseren Strecken überwunden. Das mehrmotorige Verkehrsflugzeug beherrscht das Feld. Mit zwei oder vier Motoren ausgerüstet, können die neuesten Modelle bis zu 40 Passagiere mit mehr als 300 km stündlicher Geschwindigkeit befördern.

Diese grossen und schnellen Verkehrsflugzeuge stellen auch immer höhere Anforderungen an die Ausmasse der Flugplätze, denn ihr Anlauf ist länger, und sie brauchen mehr Platz zum Landen. Flugplätze, welche im internationalen Verkehr als Landeplätze eine Rolle spielen wollen, müssen Lande- und Startpisten von 1000 m Länge aufweisen.

Hierzu kommt die Tatsache, dass der Luftverkehr dank der Vervollkommnung der radioelektrischen Hilfseinrichtungen, wie Funkstationen, Peiler, Baken, Radiokompasse usw. aus dem Stadium des Saisonverkehrs heraustritt und sich als Ganzjahresverkehrs-

mittel entwickelt. Die Zahl der ganzjährig beflogenen Flugstrecken nimmt von Jahr zu Jahr zu. Doch können im Ganzjahresverkehr nur Flugplätze angefliegen werden, welche die erforderlichen radioelektrischen Einrichtungen besitzen.

Für den Ausbau des Flugplatzes Bern ergeben sich aus dem Gesagten als nächste Aufgaben die Vergrößerung der Piste und Installation einer radioelektrischen Anlage. Hand in Hand damit sind die Projekte für ein Verwaltungsgebäude und über den Bau einer neuen Zufahrtsstrasse nach Kräften zu fördern.

Das kommende Jahr stellt uns demnach vor wichtige und grosse Aufgaben, welche wir aber mit der wohlwollenden Unterstützung der Behörden, unserer Genossenschaftler und aller am Flugplatz Bern interessierten Kreise zu lösen hoffen.

Wir möchten am Schlusse unseres Berichtes noch erwähnen, dass sich die letztes Jahr durchgeführte Reorganisation, d. h. die Trennung zwischen Flugplatzbetrieb und eigentlichem Luftverkehr, wie sie in der Generalversammlung vom 6. April 1936 beschlossen wurde, gut bewährt hat. Die beiden Gesellschaften haben zu Nutz und Frommen der Entwicklung des Flugwesens ein angenehmes Verhältnis unterhalten.

Flugplatz-Genossenschaft Bern

Namens des Vorstandes:

Der Präsident: Der Verwalter:
F. Raaflaub. H. Aeschbacher.

Bern, den 21. März 1938.

I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1937.

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
1. Mieten und Feldunterhalt	23,218.20	26,788.35
2. Auto-Verkehr	16,823.85	13,812.65
3. Betriebsstoff-Verkauf	5,862.09	
4. Personal		20,560.40
5. Verwaltung und Versicherungen		13,185.30
6. Einlage in den Erneuerungsfonds		7,000.—
7. Diverse	8,408.42	4,112.20
8. Betriebsausgaben-Ueberschuss	31,146.34	
	<u>85,458.90</u>	<u>85,458.90</u>

II. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1937.

	Soll Fr.		Haben Fr.
1. Verlust 1936	19,010.83	1. Beiträge	30,000.—
2. Betriebsausgaben-Ueberschuss	31,146.34	2. Zinsen	2,071.50
		3. Verlust 1936	19,010.83
		Gewinn 1937	925.16
	<u>50,157.17</u>		<u>18,085.67</u>
			<u>50,157.17</u>

III. Bilanz per 31. Dezember 1937.

Aktiven Fr.	Passiven Fr.
1. Kassa	845.90
2. Postcheck	1,593.53
3. Bank	38,586.10
4. Wertschriften	22,823.60
5. Automobile	3.—
6. Flugzeug	145.—
7. Mobilien u. Einrichtungen	8,731.95
8. Tankanlage u. Betriebsstoffe	4,001.—
9. Debitoren	63,580.56
10. Gewinn und Verlust	18,085.67
	<u>158,396.31</u>
	1. Kapital
	113,100.—
	2. Erneuerungsfonds
	23,429.29
	3. Kreditoren
	21,867.02
	<u>158,396.31</u>

Anträge des Vorstandes an die Generalversammlung.

Der Vorstand beantragt laut Beschluss an seiner Sitzung vom 21. März 1938 der Generalversammlung :

1. Die Genehmigung von Betriebsrechnung, Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1937.
2. Die Verwendung des Überschusses der Gewinn- und Verlustrechnung in Höhe von Fr. 925.16 zur Verminderung des Verlustvortrages aus dem Jahre 1936 von Fr. 19,010.83 auf Fr. 18,085.67.
3. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bericht der Kontrollstelle

an die Generalversammlung der Flugplatzgenossenschaft Bern.

In Ausführung ihres Mandats gemäss § 25 der Statuten haben die Unterzeichneten die auf 31. Dezember 1937 abgeschlossene Jahresrechnung der *Flugplatz-Genossenschaft Bern* geprüft. Die beidseitig mit Fr. 158,396.31 abschliessende Bilanz und die einen Einnahmenüberschuss von Fr. 925.16 aufweisende Gewinn- und Verlustrechnung stimmen mit den Büchern und den soweit von uns kontrollierten Unterlagen überein. Wir überzeugten uns von der Richtigkeit der in der Bilanz aufgeführten Wertbestände und Guthaben, sowie stichprobenweise von derjenigen der Additionen. Wir weisen darauf hin, dass in der vorliegenden Bilanz die der Flugplatz-Genossenschaft gehörende Sportflugzeughalle noch nicht berücksichtigt ist, da die Abrechnung über die Erstellungskosten noch aussteht. Es wird aber schon jetzt darauf aufmerksam gemacht, dass die entsprechenden Verbuchungen im Sinne der vorliegenden Beschlüsse in der Rechnung 1938 zu berücksichtigen sind. Die Bücher werden ordnungsgemäss geführt.

Gestützt auf die durchgeführten Prüfungsarbeiten und die dabei gemachten Wahrnehmungen beantragen wir der Generalversammlung die Genehmigung der vorliegenden Rechnung unter bester Verdankung an die Verwaltungsorgane.

Den Anträgen des Vorstandes betreffend das Rechnungsergebnis stimmen wir vorbehaltlos zu.

Bern, den 21. März 1938.

Die Rechnungsrevisoren :
 sig. *Althaus.* sig. *A. Häuptli.*

Flugplatz BERN

Verkehrsausweis

1. Linienverkehr 1937.

Flugstrecke	Kurse	Passagiere	Post kg	Fracht kg	Gepäck kg
A. Bern-Zürich :					
1. Linie 541 a	266	1,406	3,336	804	12,567
2. Linie 535	314	964	9,474	319	6,341
B. Bern-Lausanne :					
1. Linie 541 a	225	845	3,443	484	8,860
2. Linie 532	227	224	4,468	159	1,413
3. Linie 535	266	699	12,888	266	5,961
C. Bern-Basel :					
1. Linie 532	163	193	3,849	238	919
2. Linie 534	264	346	2,659	554	3,066
3. Linie 537	264	677	4,903	411	6,791
D. Bern-Cdf. :					
1. Linie 532 a	225	61	1,597	—	251
Total	2,214*	5,415	46,617	3,235	46,169

* Inbegriffen Verdichtungen.

	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
1934	2,489	5,164	39,059	16,260	43,258
1935	2,627	5,597	34,488	12,233	45,263
1936	2,267	4,358	57,278	10,642	41,743
1937	2,214	5,415	46,617	3,235	46,169