

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

ELFTER

JAHRESBERICHT

1939 

Organe

Vorstand

Präsident: F. Raaflaub, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: P. Cardinaux, Direktor, Bern
Mitglieder: E. Amstutz, Fürspr., Thun
F. Christen, alt Bankdirektor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
H. Hubacher, städtischer Baudirektor, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
H. Rufener, Direktor, Bern-Liebefeld
H. Schmid, Direktor, Bern
A. Stäuble, alt Direktor, Bern
H. Wanner, Direktor, Bern

Betriebsausschuss

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

Direktion

Flugplatzchef: W. Hörning, Bern
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, Wabern

Platzmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Die Entwicklung des Jahres 1939 ist durch die vom Bundesrat verfügte Einstellung des zivilen Flugbetriebes auf Ende August 1939 jäh abgebrochen worden. Seither dient der Flugplatz Bern ausschliesslich der schweizerischen Landesverteidigung. Dieser Bericht kann daher nur den Zeitraum vom 1. Januar bis 29. August 1939 umfassen, wobei verschiedene Aufgaben infolge der ausserordentlichen Zeiten zurückgestellt werden mussten.

Anlagen

Flugfeld: Der ausserordentlich starke Schneefall von Ende Dezember 1938 brachte für die Durchführung des Flugverkehrs der « Alpar » ab 3. Januar grosse Schwierigkeiten bei der Benützung des Flugfeldes, weil der Schnee derart hoch lag, dass die Flugzeuge nicht gefahrlos starten und landen konnten. Wir waren daher gezwungen, über die ganze Länge des Flugplatzes und in einer Breite von 100 Meter eine Landepiste freizumachen und den Schnee durch Lastwagen abtransportieren zu lassen. Dank der Unterstützung durch die städtische Baudirektion und unter Beizug von privaten Unternehmern aus der Umgebung konnten die erforderlichen Arbeiten in wenigen Tagen beendet werden. Allerdings waren die entstehenden Kosten recht bedeutend. Während der übrigen Zeit des Jahres hat sich das Flugfeld wie vordem gut bewährt und der Zustand der Pisten war stets befriedigend.

Zufahrtsstrasse: In einer zu Beginn des Jahres mit den Organen der kantonalen Baudirektion abgehaltenen Konferenz wurde das Projekt für die Zufahrtsstrasse von Muri nach dem Flugplatz besprochen und zur endgültigen Bereinigung den zuständigen kantonalen Instanzen übergeben. Die Weiterführung der Arbeiten ist durch die Mobilmachung unterbrochen worden.

Flugzeughallen: Die Flugzeughalle I, die von der Alpar belegt ist, dient mehr und mehr als eigentliche Werfthalle. Verschiedene Ausbauten in den Werkstätten, die Schaffung von Magazinräumen, sowie die Anlage einer Zentralheizung als Ersatz der jetzigen Ofenheizung, sind daher dringend geworden. Doch mussten wir diese Projekte zufolge der heutigen Lage vorläufig zurückstellen.

Die Flugzeughalle II hat sich bis jetzt voll bewährt. Durch den zunehmenden Betrieb in der flugtechnischen Lehrwerkstätte sind sämtliche Räume ausgenützt und das grosse Theoriezimmer im ersten Stock des Anbaues kam uns bei der Durchführung von Kursen für Segelflieger und Motorpiloten öfters zustatten.

Wagenpark: Wir haben im Vorjahre gemeldet, dass unser Omnibus den Verkehr zwischen Stadt und Flugplatz kaum mehr zu bewältigen vermag. Der Vorstand hat daher im April beschlossen, einen Diesel-Omnibus anzukaufen, der bei der Firma Saurer in Arbon bestellt und dessen Karossierung einer Berner Firma übertragen wurde. Vorläufig haben wir auf die Fertigstellung dieses Omnibusses verzichtet, weil mit der Einstellung des Flugbetriebes auch der Automobilverkehr zwischen Stadt und Flugplatz stark eingeschränkt worden ist und daher mit den uns zur Verfügung stehenden Wagen ohne Schwierigkeiten bewältigt werden kann.

Funk- und Peilstation: Wir haben in unserem letzten Bericht erwähnt, dass zu Beginn des Jahres 1939 die Funk- und Peilstation für den Flugplatz Bern provisorisch dem Betrieb übergeben werden konnte. Diese Station hat während der Dauer des Flugverkehrs zur vollen Zufriedenheit gearbeitet, trotzdem die Apparaturen in den Leistungen nicht den für die endgültige Station vorgesehenen radioelektrischen Einrichtungen

entsprachen. Zu Ende des Jahres war die definitive Station fertig erstellt und konnte dem Betrieb übergeben werden.

Betrieb

Automobilverkehr: Der Fahrplan unserer Autokurse zwischen Stadt und Flugplatz richtete sich wiederum in erster Linie nach den Start- und Landezeiten der Verkehrsflugzeuge. Bei diesen Kursfahrten haben unser FBW-Omnibus 20000 Kilometer und der Chevroletwagen 21000 Kilometer zurückgelegt. Infolge eines Motordefektes, der derart schwer ist, dass er den Einbau neuer Motorteile erfordert, konnte der Morris-Lastwagen nur in der ersten Hälfte des Jahres verwendet werden.

Vermietung von Hallen und Gebäuden: In den Mietverhältnissen sind im Berichtsjahr gegenüber 1938 keine Veränderungen eingetreten.

Betriebsstoffverkauf: Der Verkauf von Betriebsstoffen ist, wie nicht anders zu erwarten war, hinter dem Umsatz früherer Jahre zurückgeblieben. Dagegen war der Lagerbestand auf Ende des Jahres höher als in normalen Zeiten.

Flugsicherung und Verkehrsregelung: Unser Flugplatzchef, Flieger-Hauptmann W. Hörning, hat mit Beginn des Berichtsjahres seine Funktionen übernommen. Flugsicherung und Verkehrsregelung wurden nach dem neuen Flugplatzreglement gehandhabt und die Signalanlage entsprechend dessen Vorschriften und auf Grund internationaler Vereinbarungen, die für alle Verkehrsflugplätze Europas die nämlichen Signale für den Luftverkehr vorsehen, ausgebaut.

Ausbildungszentrale: Die Navigationsschule hat verschiedene Kurse für Motorfluglehrer der Sektionen des Aero-Clubs der Schweiz, sowie in der Funknavigation für Sportpiloten der höheren Ausbildungsstufen durchgeführt. Diese Kurse sind in enger Zusammenarbeit mit dem Eidg. Luftamt vorbereitet worden und haben dessen volle Unterstützung gefunden.

Die schweiz. Segelflugschule führte vier Fluglehrerkurse für die Segelfluggruppen des Aero-Clubs der Schweiz und in Zusammenarbeit mit der Aktion «Pro Aero» durch. Ausserdem wurden Kurse für die höhere Ausbildung im Segelflug, speziell in Blindflug und Akrobatik, abgehalten. Die auf den Winter vorgesehenen Bauleiterkurse mussten leider ausfallen.

Die flugtechnische Lehrwerkstätte befasste sich vor allem mit dem Bau von Segelflugzeugen, wofür verschiedene Aufträge von Drittpersonen vorlagen. Hierbei sind Arbeiter aus der Metall- und Holzbranche auf das Spezialgebiet des Flugzeugbaues umgeschult worden. Neu aufgenommen wurde in dieser Abteilung die Aluminium-Bauweise. Mit Unterstützung der Aluminium Industrie AG. Neuhausen wurde ein Segelflugzeug vollständig in Aluminiumkonstruktion gebaut, das im Aluminiumpavillon der Landesausstellung in Zürich zu sehen war.

Verwaltung

Die 10. ordentliche Generalversammlung war auf den 16. Mai 1939 nach dem Flugplatz einberufen. Die Versammlung genehmigte Jahresbericht und Jahresrechnung 1938 und erteilte, nach Erledigung der üblichen statutarischen Geschäfte, den Verwaltungsorganen Decharge. An Stelle des im Oktober 1938 verstorbenen Herrn H. Schüpbach wählte die Versammlung als Vertreter des Hotelier-Vereins der Stadt Bern Herrn Direktor H. Schmid in den Vorstand.

Der Vorstand ist im Berichtsjahre zu einer Sitzung und der Betriebsausschuss zu fünf Sitzungen zusammengetreten.

Finanzielles

Im abgelaufenen Jahre ist das Genossenschaftskapital mit Fr. 113100.— unverändert geblieben. Die Betriebsrechnung konnte infolge der ausserordentlichen Zeitumstände nicht wie erwartet abgeschlossen werden. Immerhin ist es gelungen, einen Ausgleich zwischen Ausgaben und Einnahmen zu erzielen, doch gestattet das Ergebnis leider wiederum keine Verzinsung der Genossenschaftsanteile.

Betriebsrechnung, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Bilanz per 31. Dezember 1939 geben weiteren Aufschluss über das finanzielle Ergebnis.

Flugverkehr

Mit Beginn des Jahres 1939 ist von der «Alpar» eine Winterverbindung Bern - Zürich in Betrieb genommen worden. Durch diese Fluglinie hat die Bundesstadt erstmals seit Bestehen ihres Flugplatzes auch in den Wintermonaten Anschluss an die wichtigen Flugstrecken nach London und Paris erhalten.

Während dieser Winterverkehr bis 15. April zur Durchführung kam, wurde der Sommerverkehr direkt anschliessend am 16. April eröffnet. Auf diesen Tag wurden zwei Flugverbindungen mit Basel und je drei mit Lausanne - Genf sowie Zürich dem Betrieb übergeben. Eine dritte Linie zwischen Bern und Basel wurde sodann am 1. Mai und die Verbindung mit La Chaux-de-Fonds endlich am 15. Mai eröffnet. Sämtliche Kurse wurden durch Flugzeuge der «Alpar» ausgeführt.

Die Stadt Bern hatte demnach im Berichtsjahr zahlreiche Flugverbindungen mit den Zentren des internationalen Luftverkehrs, wie nachstehende Zusammenfassung und die Verkehrstabelle am Schlusse dieses Berichtes zeigen.

Flugverbindungen

1. Winterverkehr: 3. I. - 15. IV.

Bern - Zürich (Str. 1101) als Mittagskurs ab Bern und Nachmittagskurs ab Zürich, mit Anschlüssen in Zürich an London und Paris. In Bern zudem gute Zugverbindungen mit dem Berner Oberland.

2. Sommerverkehr: 16. IV. - 28. VIII.

Bern - Zürich, 4 Verbindungen (Str. 1101, 1102, 1103, 1104), Vormittags-, Mittags- und Abendkurse ab Bern und ab Zürich, mit Anschlüssen in Zürich an St. Gallen - München, Wien - Balkan, Stuttgart - Berlin - Skandinavien, Amsterdam, Paris. Verbindung 1104 wurde nur auf Bestellung geflogen.

Bern - Lausanne - Genf, 3 Verbindungen (Str. 1101, 1102, 1103) als Vormittags-, Mittags- und Abendkurse ab Bern und ab Lausanne - Genf, mit Anschlüssen in Genf an Marseille - (Nordafrika) - Barcelona - Madrid - Lissabon.

Bern—Basel, 3 Verbindungen (Str. 1105, 1106, 1107) als Morgen-, Mittags- und Abendkurse, mit Anschlüssen in Basel an London und Nord-England, sowie an die Nachtpostverbindung Basel—Frankfurt.

Bern—La-Chaux-de-Fonds (Str. 1114) als Anschlussverbindung für La Chaux-de-Fonds an die Morgen- und Abendkurse in Bern.

Der Winterflugplan war vom 3. Januar bis 15. April in Kraft. Bei 180 ausgeführten Kursen verzeichnete der Abgangs- und Ankunftsverkehr in Bern 280 Passagiere, 5610 kg Post, 847 kg Fracht und 3186 kg Gepäck.

Im Vergleich zum Jahre 1938 brachte der Sommerflugplan verschiedene Verbesserungen. Zu erwähnen sind im besondern die Aenderungen auf der Flugstrecke Zürich—Genf v. v. (1103), die im Vorjahr auf dem Morgenkurs nach Genf ohne regelmässigen Halt in Bern befliegen wurde. Im Berichtsjahr ist nun auf dem Morgenkurs Zürich—Genf in Bern der regelmässige Halt eingeführt worden. Durch diese Massnahme hat die Bundesstadt einen direkten Anschluss an die Flugstrecke Genf—Marseille—Barcelona in beiden Richtungen erhalten. In Anpassung an die Wünsche der Interessenten aus dem Jura wurden Hin- und Rückflug der Linie La Chaux-de-Fonds—Bern so festgelegt, dass die Flugreisenden aus La Chaux-de-Fonds in Bern alle wichtigen Fluganschlüsse erreichen konnten. Zudem bot diese Verbindung die Möglichkeit, sich den ganzen Tag über in Bern aufzuhalten und abends nach der Industriestadt im Jura zurückzukehren.

Wenn wir den Sommerverkehr auf dem Flugplatz Bern näher betrachten, so ist festzustellen, dass im Berichtsjahre bei insgesamt 2381 (Vorjahr 2260) Starts und Landungen von Verkehrsflugzeugen 7441 (8054) Passagiere von Bern abflogen oder hier ankamen. Der Abgangs- und Ankunftsverkehr weist sodann 81 655 kg Post (62 553 kg), 53 301 kg Gepäck (50 504 kg) und 9639 kg Fracht (6331 kg) auf. Während also die Zahl der abgehenden und ankommenden Flugreisenden zurückgegangen ist, kann trotz der leider jäh abgebrochenen Flugsaison eine bedeutende Zunahme im Abgangs- und Ankunftsverkehr der Post und der Fracht festgestellt werden.

Die vorzeitige Einstellung des gesamten zivilen Flugbetriebes hat sich sodann besonders bei den Rundflügen sowie den Schul- und Trainingsflügen der Sportflieger ungünstig ausgewirkt. Weil bekanntlich im Herbst für diese Art von Flügen meist recht gute meteorologische Verhältnisse herrschen, zeigen die Monate September und Oktober immer recht intensive Tätigkeit der Sportpiloten, die nun unterbleiben musste. An besonderen Veranstaltungen erwähnen wir die vom 23. bis 29. April unter Leitung unserer Segelflugschule durchgeführten schweizerischen Segelfliegermeisterschaften. Ein auf den Herbst vorgesehener Flugtag, der aus Anlass des 10jährigen Bestehens des Flugplatzes beabsichtigt war, konnte leider nicht mehr zur Durchführung kommen.

Wie lange die jetzige Betriebs-Einstellung uns aufgezwungen bleibt, ist ganz ungewiss. Aus diesem Grunde ist es unmöglich, über die künftige Gestaltung des Flugplatzbetriebes, der Flugverbindungen unserer Bundesstadt oder die Entwicklung unserer Genossenschaft etwas vorauszusagen. Auch alle Fragen, die den weiteren Ausbau des Flugplatzes anbetreffen, haben wir zurückstellen müssen, bis wieder normale Verhältnisse eintreten. Wir sind überzeugt, dass den zuständigen Stellen unsere schwierige Lage vollauf bekannt ist und dass sie alles daransetzen werden, um die uns aufgezwungene Betriebs-einstellung, sobald es die Zeitumstände erlauben, wiederum aufzuheben. Für das kommende Jahr müssen wir jedenfalls Opfer bringen und eine neue finanzielle Grundlage suchen, wobei wir weitgehend auf die wohlwollende Unterstützung durch die Einwohnergemeinde Bern, den Kanton Bern und den Bund angewiesen sein werden.

I. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1939

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
Verlustvortrag vom Vorjahr . . .		16,896.39
1. Mieten und Feldunterhalt	29,478.30	32,719.15
2. Autoverkehr	17,334.95	14,519.15
3. Ausbildungszentrale (F. A. Z.) . . .	54,837.60	54,837.60
4. Betriebsstoff-Verkauf	5,204.97	
5. Entnahme aus Tilgungsfonds . . .	11,547.95	
6. Beiträge von Stadt u. Kanton Bern	39,140.80	
7. Zinsen	1,533.95	
8. Diverse Einnahmen	7,205.85	
9. Zuschuss aus Rückstellungsreserve	16,876.18	
10. Funkstation		9,140.80
11. Personal		21,382.15
12. Verwaltung und Propaganda . . .		12,060.58
13. Abschreibung auf Wertschriften und Mobilien		11,547.95
14. Einlage in den Tilgungsfonds . .		6,000.—
15. Diverse Ausgaben		4,056.78
	<u>183,160.55</u>	<u>183,160.55</u>

II. Bilanz per 31. Dezember 1939

Aktiven		Passiven	
	Fr.		Fr.
1. Kassa	610.03	1. Kapital	113,100.—
2. Postcheck	15,629.57	2. Tilgungsfonds	36,881.34
3. Bank	7,387.50	3. Darlehen d. Stadt Bern von urspr. 77,000.— restl.	75,460.—
4. Wertschriften	13,808.45	4. Kreditoren	23,368.69
5. Autos	3.—		
6. Flugzeug	1.—		
7. Mobilien u. Inst.	3,400.—		
8. Tankanlage	1.—		
9. Betriebsstoffvorrat	10,465.50		
10. Flugzeughalle II Grundsteuerschatzg. und Brandvers.-Wert 119,700.—	95,415.85		
11. F. A. Z. Material	3,589.20		
12. Transit. Aktiven: Anzahl. an Omnibus	31,500.—		
13. Debitoren	66,998.93		
	<u>248,810.03</u>		<u>248,810.03</u>

Anträge des Vorstandes an die Generalversammlung

Der Vorstand beantragt laut Beschluss vom 14. Juni 1940 der Generalversammlung:

1. Die Genehmigung von Betriebsrechnung, Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1939.
2. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, 14. Juni 1940.

Flugplatz-Genossenschaft Bern

Namens des Vorstandes:

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

Bericht der Kontrollstelle

In Ausführung des uns von der Generalversammlung vom 16. Mai 1939 übertragenen Mandats haben wir die auf 31. Dezember 1939 abgeschlossene Jahresrechnung der «Flugplatz-Genossenschaft Bern» geprüft, mit den Bucheintragungen, stichprobeweise mit den Belegen und andern Ausweisen verglichen und lückenlose Uebereinstimmung festgestellt. Wir überzeugten uns von der richtigen Bewertung der mit Fr. 13,808.45 aktivierten Wertschriften, ebenso wie von der Uebereinstimmung der Bank- und Postcheckguthaben mit den entsprechenden Ausweisen. Die Buchführung entspricht den gesetzlichen Vorschriften; das Geschäftsergebnis und die Vermögenslage der Genossenschaft sind sachlich richtig dargestellt.

Gestützt auf diese Prüfung empfehlen wir der Generalversammlung der Genossenschaft die Genehmigung der in Einnahmen und Ausgaben ausgeglichenen Gewinn- und Verlustrechnung, sowie der beidseitig mit Fr. 248,810.03 abschliessenden Bilanz.

Bern, den 15. Juni 1940.

Für die Kontrollstelle:
F. Althaus A. Häuptli

FLUGPLATZ BERN

VERKEHRS AUSWEIS

1. Linienverkehr 1939

Flugstrecke	Betriebsdauer	Kurse	Passagiere	Post	Fracht	Gepäck
1. Winterverkehr						
A. Bern - Zürich						
1. Linie 1101	3. I.—15. IV.	180	280	5 610	847	3 186
2. Sommerverkehr						
A. Bern - Zürich						
1. Linie 1101	16. IV.—29. VIII.	289	1 558	3 830	900	7 651
2. Linie 1102	16. IV.—29. VIII.	273	1 268	12 256	1 089	9 156
3. Linie 1103	16. IV.—29. VIII.	222	921	11 237	876	6 045
4. Linie 1104	fakultativ	25	68	—	75	501
B. Bern - Lausanne						
1. Linie 1101	16. IV.—29. VIII.	229	957	6 211	804	6 561
2. Linie 1102	16. IV.—29. VIII.	230	832	14 652	1 443	7 438
3. Linie 1103	16. IV.—29. VIII.	227	806	11 797	1 043	5 399
4. Linie 1106	16. IV.—29. VIII. fak.	81	87	1 813	558	1 261
C. Bern - Basel						
1. Linie 1105	16. IV.—29. VIII.	228	373	2 260	510	4 879
2. Linie 1106	16. IV.—29. VIII.	227	325	9 443	2 073	3 787
3. Linie 1107	1. V.—29. VIII.	189	172	7 513	265	597
D. Bern - Ch.-de-Fonds						
1. Linie 1114	15. V.—29. VIII.	161	74	643	3	26
		2381	7441	81 655	9 639	53 301
Winter- u. Sommerverkehr:		2561*	7721	87 265	10 486	56 487
1929	10. VI. — 28. IX.	510	1000	3 526	1 158	—
1930	1. V. — 30. IX.	1286	1835	8 610	7 407	11 018
1931	1. V. — 31. X.	1236	2250	14 236	9 781	10 811
1932	1. V. — 31. X.	1826	4 193	20 642	20 029	31 843
1933	1. V. — 31. X.	1877	3 286	33 110	12 998	22 567
1934	1. III. — 31. X.	2489	5 164	39 059	16 260	43 258
1935	1. IV. — 5. X.	2627	5 597	34 488	12 233	45 263
1936	20. IV. — 3. X.	2267	4 358	57 278	10 642	41 743
1937	1. V. — 31. X.	2214	5 415	46 617	3 235	46 169
1938	1. IV. — 31. X.	2260	8 054	62 553	6 331	50 504
1939	3. I. — 29. VIII.	2561	7 721	87 265	10 486	56 487

* Verdichtungsflüge inbegriffen

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Schulflüge	Ueberflüge	Passagiere
1929	512	727	294	762
1930	1179	1095	879	1989
1931	1327	1422	1117	1348
1932	1299	2137	867	1262
1933	1362	2179	1401	1722
1934	1292	3237	850	2309
1935	947	5162	1458	2042
1936	816	3258	1500	1103
1937	607	4660	1719	1679
1938	732	5924	1828	1834
1939	282	3484	2634	1267

3. Gesamtverkehr

	Starts und Landungen	Passagiere	Post	Fracht	Gepäck
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
1937	14 467	8 167	46 617	3 235	46 169
1938	17 400	11 349	62 553	6 331	50 504
1939	12 727	9 707	81 655	9 639	56 487