

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

DREIZEHNTER

JAHRESBERICHT

Organe

Vorstand

Präsident: **F. Raaflaub**, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Mitglieder: **E. Amstutz**, Fürsprecher, 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

Kontrollstelle

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

Direktion

Flugplatzchef: **W. Hörning**, Bern
Verwalter: **Dr. H. Aeschbacher**, Bern

Platzmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Der Linienverkehr über Bern konnte auch im Jahre 1941 nicht wieder aufgenommen werden, und der übrige zivile Flugbetrieb hielt sich den Verhältnissen entsprechend nur in kleinem Rahmen. Die Situation hat sich gegenüber dem Vorjahre nicht geändert, so dass wir uns auf einen kurzgefassten Bericht beschränken.

Anlagen

Flugfeld. Der militärische Flugbetrieb war im Berichtsjahr nicht so intensiv wie im Jahre 1940, und das Flugfeld hat sich gut gehalten und keine grösseren Unterhaltsarbeiten erfordert.

Flugzeughallen. Der Ausbau der Magazinräume in der Flugzeughalle I wurde im Sommer 1941 vorläufig beendet. An der Flugzeughalle II sind die normalen Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden. Bauliche Veränderungen erfolgten keine. Die Räumlichkeiten im ersten Stock haben sich als Büros gut bewährt.

Wagenpark. Gegen Ende des Jahres wurde der Omnibus in eine Generalrevision genommen, die im Dezember beendet werden konnte. In der Zwischenzeit sind die Kursfahrten mit dem Chevroletwagen durchgeführt worden. Für Materialtransporte wurde der Morris-Lastwagen eingesetzt, der sich seit der Revision vollauf bewährt.

Funk- und Peilstation. Wie im Vorjahre, so war auch 1941 diese Station für Zwecke des Bundes im Betrieb. Aus diesem Grunde hat der Bund wiederum die Betriebsunkosten übernommen.

Betrieb

Automobilverkehr. Die Kursfahrten wurden auf je eine Fahrt in jeder Richtung weiter eingeschränkt mit Abfahrt in Wabern.

Vermietung von Hallen und Gebäuden. Die bestehenden Mietverhältnisse haben keine Aenderung erfahren. Wiederum konnten gewisse Räumlichkeiten und Hallenteile an Truppeneinheiten abgegeben werden, die auf den Flugplatz Belpmoos detachiert waren.

Flugsicherung und Verkehrsregelung. Diese beiden Aufgabengebiete der zivilen Fluggolizei blieben der Verhältnisse wegen ohne Massnahmen unsererseits.

Ausbildungszentrale. Die Abteilung Flugtechnische Lehrwerkstätte war wiederum das ganze Jahr hindurch voll beschäftigt. Neben Sonderaufträgen für die ETH und das Luftamt beschäftigte sich die Werkstätte vor allem mit Reparaturarbeiten an Segelflugzeugen und dem Weiterbau der Serie von Schulflugzeugen, dem Bau eines Trainingsflugzeuges im Auftrage der « Pro Aero », mit Arbeiten im Auftrage der « Alpar » A.-G. sowie mit der Durchführung von Bruchversuchen zur Festigkeitsbestimmung von Segelflugzeugen.

Die Segelflugschule führte verschiedene Schulungskurse durch, so mit Doppelsitzer für Anfänger und für Motorpiloten, Bergstarte mit Gummiseil am Längenberg, Trainingstage für Luftamtpersonal. Ausserdem wurden Flüge mit Seilzugmessung unternommen.

Im Laufe des Jahres kam sodann der durch uns flugbereit gestellte Motorsegler, ein Segelflugzeug mit 20 PS Motor, im Rahmen des Betriebes der Ausbildungszentrale in Erprobung.

Die Aufnahme des Flugbetriebes der Segelflugschule war nur möglich durch die Verwendung einer neuartigen Elektrowinde an Stelle der Automobil-Seilwinden. Letztere konnten wegen der Benzinrationierung nicht mehr verwendet werden. In verständnisvoller Weise hat das Luftamt die Finanzierung der neuen Elektrowinde übernommen, welche nach Ideen von H. Schreiber durch eine Berner Firma gebaut worden ist. Diese Winde ist bisher die einzige ihrer Art in der Schweiz und hat ihre Eignung in mehr als 3000 Starten bewiesen.

Verwaltung

Die zwölfte ordentliche Generalversammlung, welche auf den 24. Juni 1941 nach Bern einberufen wurde, genehmigte den vorgelegten Jahresbericht und die Jahresrechnung für das Jahr 1940 und erteilte den Verwaltungsorganen die nachgesuchte Entlastung. Im weiteren erledigte sie die statutarischen Geschäfte.

Der Vorstand wurde zu einer Sitzung und der Betriebsausschuss zu zwei Sitzungen einberufen.

Finanzielles

Es war uns auch im Berichtsjahre möglich, die Betriebsrechnung ohne Verlust und unter Vornahme von Abschreibungen abzuschliessen. Dieses Ergebnis ist im wesentlichen der Ausrichtung von Beiträgen seitens des Kantons und der Einwohnergemeinde der Stadt Bern zuzuschreiben.

Die Ausrichtung einer Zinsvergütung auf den Anteilscheinen ist aber leider nicht möglich.

Näheren Aufschluss über das finanzielle Ergebnis geben die im Anhang veröffentlichte Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz auf 31. Dezember 1941.

Flugbetrieb

Der Verkehr auf den Flugstrecken der « Alpar » konnte auch im Jahre 1941 noch nicht wieder eröffnet werden. Wir können wohl auch nicht damit rechnen, dass dieser Verkehr vor einer grundlegenden Aenderung der heutigen internationalen Lage und entsprechender Besserung in den Zufuhren an flüssigen Brennstoffen erneut aufgenommen werden kann.

Trotzdem hatte der Flugplatz noch einigen zivilen Flugbetrieb aufzuweisen. Die « Alpar » unternahm insgesamt 40 Kontroll- und Keuchhustenflüge und durch Personal des Luftamtes wurden 684 Trainingsflüge ausgeführt. Weitere 22 Flüge entfielen auf Flugversuche mit den Flugzeugen Fieseler-Storch und Motorsegler. Am aktivsten waren die Segelflieger. Im Rahmen der Segelflugschule und ihrer Kurse wurden 582 Flüge unternommen und die Schulung sowie die Trainingslager der Segelfluggruppe Bern ergaben nicht weniger als 3457 Flüge. Die Benützung des Flugplatzes durch die Segelflieger war demnach erfreulich.

Besondere Erwähnung verdient der erste nationale Wettbewerb für Motorflugmodelle, der am 28. September auf dem Flugplatz Belpmoos zur Durchführung gelangte und seit Kriegsausbruch zum ersten Male wieder ein zahlreiches Publikum ins Belpmoos lockte.

Zum Abschluss unseres Berichtes möchten wir im besondern den kantonalen und den städtischen Behörden dafür danken, dass sie durch ihr verständnisvolles Entgegenkommen unserer Genossenschaft die Möglichkeit geben, den Betrieb, wenn auch in stark eingeschränktem Rahmen, in der jetzigen Zeit noch weiterführen zu können. Wir wollen hoffen, dass das Flugzeug bald einmal wiederum friedlichen Zwecken des Transportes dienen wird. Schon heute aber gilt es sich vorzubereiten auf den Zeitpunkt, da der Luftverkehr wiederum einsetzen wird. Bis dahin muss für Bern die Frage des Allwetterflugplatzes abgeklärt sein. Die heute im Studium befindlichen Projekte werden auch im neuen Jahr von uns weiter tatkräftig gefördert.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1941

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
1. Mieten und Feldunterhalt	28 382.55	30 126.20
2. Autoverkehr	1 755.05	5 616.95
3. Betriebsstoffverkauf	174.60	
4. Beiträge von Stadt und Kanton Bern	30 000.—	
Beiträge der Wehrmannskasse	3 293.90	
5. Zinsen	1 221.20	
6. Diverse Einnahmen	5 925.62	
7. Entnahme aus Tilgungsfonds	10 715.05	
8. Personal		16 547.90
9. Verwaltung		6 188.08
10. Abschreibungen		10 715.05
11. Einlage in Tilgungsfonds		8 908.61
12. Diverse Ausgaben		3 365.18
	<u>81 467.97</u>	<u>81 467.97</u>

Bilanz per 31. Dezember 1941

Aktiven Fr.		Passiven Fr.	
1. Kassa	498.19	1. Kapital	113 100.—
2. Postcheck	60 237.39	2. Tilgungsfonds	29 662.35
3. Banken	29 146.50	3. Darlehend. Stadt Bern von urspr. Fr. 77 000.—	70 840.—
4. Wertschriften	13 915.35	4. Kreditoren	59 187.58
5. Autos u. Flugzeug	4.— ¹		
6. Mobilien u. Inst.	1.—		
7. F.A.Z.-Material	1 206.90		
8. Tankanlage	1.—		
9. Betriebsstoff-Vorrat	12 429.10		
10. Flugzeughalle II	95 415.85 ²		
11. Peilstation	1 126.40 ³		
12. Debitoren	58 808.25		
	<u>272 789.93</u>		<u>272 789.93</u>

¹ Versicherungswert . Fr. 15 000.—

² Brandversicherung . Fr. 119 700.—

³ Brandversicherung . Fr. 27 200.—

Grundsteuerschätzung Fr. 119 700.—

Grundsteuerschätzung Fr. 27 590.—

Anträge des Vorstandes an die Generalversammlung

Der Vorstand stellt der Generalversammlung der Genossenschaft folgende Anträge zur Beschlussfassung:

1. Die Genehmigung von Betriebsrechnung, Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1941.

2. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, den 7. Mai 1942.

Flugplatz-Genossenschaft Bern

Namens des Vorstandes:

Der Präsident: Der Verwalter:

F. Raaflaub H. Aeschbacher

Bericht der Kontrollstelle

Die unterzeichneten Mitglieder der Kontrollstelle haben die vorliegende Jahresrechnung der

Flugplatz-Genossenschaft Bern,

abgeschlossen auf 31. Dezember 1941, geprüft, mit den Saldi der Kontenblätter, den Belegen und Bucheintragungen stichprobenweise verglichen und allseits übereinstimmend gefunden. Die Bücher sind ordnungsgemäss geführt. Die Darstellung des Geschäftsergebnisses und der Vermögenslage entspricht den gesetzlichen Bewertungsgrundsätzen.

Die Abschreibungen von Fr. 10 715.05 werden durch eine entsprechende Entnahme aus dem Tilgungsfonds gedeckt, während die Gewinn- und Verlustrechnung durch eine Einlage in den Tilgungsfonds von Fr. 8 908.61 ausgeglichen wird. Die Bilanz schliesst beidseitig mit je Fr. 272 789.93 ab.

Gestützt auf die vorgenommene Prüfung wird der Generalversammlung der Genossenschaft empfohlen, die Jahresrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1941 zu genehmigen und den verantwortlichen Organen Entlastung zu erteilen.

Bern, den 8. Mai 1942.

Die Kontrollstelle:

A. Häuptli F. Althaus

FLUGPLATZ BERN VERKEHRS AUSWEIS

1. Linienverkehr

	Betriebsdauer	Kurse	Passagiere	Post	Fracht	Gepäck
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	4193	20 642	20 029	31 843
1933	1.V.—31.X.	1877	3286	33 110	12 998	22 567
1934	1.III.—31.X.	2489	5164	39 059	16 260	43 258
1935	1.IV.— 5.X.	2627	5597	34 488	12 233	45 263
1936	20.IV.— 3.X.	2267	4358	57 278	10 642	41 743
1937	1.V.—31.X.	2214	5415	46 617	3 235	46 169
1938	1.IV.—31.X.	2260	8054	62 553	6 331	50 504
1939	3.I.—29.VIII.	2561	7721	87 265	10 486	56 487
1940	—	—	—	—	—	—
1941	—	—	—	—	—	—

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Schulflüge	Überflüge	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
1940	638	109	—	285
1941	520	223	3	208