

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

SECHSZEHNTER

JAHRESBERICHT

1944



Organe 1944

Vorstand

Präsident: *F. Raaflaub*, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Mitglieder: *E. Amstutz*, Fürsprecher, Thun
H. Buchli, Verkehrsdirektor, Bern
F. Christen, alt Bankdirektor, Muri-Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
H. Hubacher, städtischer Baudirektor, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
H. Rufener, Direktor, Bern-Liebefeld
H. Schmid, Direktor, Bern
H. 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, Muri-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*, Verwalter, Wabern

Direktion

Verwalter: *Dr. H. Aeschbacher*, Bern
Flugplatzchef-
Stellvertreter: *Th. Ausderau*, Bern

Platzmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Die internationale Lage hat leider auch im Jahre 1944 die Aufrechterhaltung der Einschränkungen im zivilen Flugbetrieb bedingt, so dass unser Bericht wie alljährlich seit 1939 erneut in abgekürzter Fassung erstattet wird.

Anlagen

Flugfeld. Infolge des wesentlich verminderten Motorflugbetriebes konnte auch im Berichtsjahre auf grössere Unterhaltsarbeiten an den Pisten verzichtet werden. Zahlreiche Bodenwellen, welche sich in den letzten Jahren gebildet haben, müssen bei Wiederaufnahme des normalen Flugbetriebes ausgeebnet werden, doch ist diese umfangreiche Arbeit mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse noch zurückgestellt worden.

Das Flugfeld war wiederum, wie seit 1942, zum Teil für das Anbauwerk der Einwohnergemeinde Bern zur Verfügung gestellt.

Flugzeughallen. Bauliche Veränderungen sind an den Flugzeughallen im Jahre 1944 nicht vorgenommen worden. Die an der Flugzeughalle II ausgeführte Sturmbefestigung der Bedachung hat sich bisher, trotz verschiedener ausserordentlich heftiger Sturmwinde, bewährt und das Hallendach hat standgehalten.

Baracken. Die Baracken, in denen sich das Restaurant und die Büros befinden, waren seit Kriegsausbruch militärisch belegt. Sie sind zu Jahresende von der Truppe freigegeben worden. Diese Baracken haben durch die Einquartierung stark gelitten. Sie sind bereits über 25 Jahre alt (frühere Wohnbaracken der Gemeinde) und haben jetzt wohl ausgedient. Eine Instandstellung kommt nicht mehr in Frage, sondern nur noch ein Abbruch. Ein solcher ist in Aussicht genommen, sobald ein neues Stationsgebäude und ein Restaurant erstellt werden kann.

Wagenpark. Der Wagenpark blieb im Berichtsjahr unverändert.

Funk- und Peilstation. Im August des Berichtsjahres hat der Bund auf die weitere Verwendung der Peilstation verzichtet und uns das Stationsgebäude wieder zur Verfügung gestellt. Wir haben für die zivile Benützung der Station Schritte eingeleitet, damit das Gebäude seiner Bestimmung entsprechend weiter Verwendung findet.

Betrieb

Automobilverkehr. Die Kursfahrten sind entsprechend den verfügbaren Einschränkungen kriegswirtschaftlicher Art auch im Berichtsjahr auf ein Minimum eingeschränkt geblieben und der öffentliche Personentransport blieb eingestellt.

Vermietung von Hallen und Gebäuden. Die Mietverhältnisse mit der ALPAR, Schweiz. Luftverkehrs AG., und der Flugtechnischen Zentrale blieben im Berichtsjahr unverändert. Als neuer Mieter an Stelle des Berner Aero-Club ist die Sportfliegerschule Bern getreten, welche die Ausbildung von Sportfliegern im Motor- und Segelflug betreibt und auf 1. Januar den Betrieb aufgenommen hat.

Flugsicherung und Verkehrsregelung. Die Flugsicherung beschränkte sich im wesentlichen auf die Ueberwachung des Segelflug-Schulungsbetriebes sowie die Platzrundflüge der Motorpiloten des Eidg. Luftamtes. Es haben sich keine Vorfälle ereignet, die ein Einschreiten der Flugplatzpolizei notwendig gemacht hätten.

Flugbetrieb. Der zivile Motorflugbetrieb war auch im Berichtsjahr mit Ausnahme der Kontroll- und Keuchhustenflüge der ALPAR AG. sowie der Schul- und Trainingsflüge von Piloten des Eidg. Luftamtes eingestellt. Der Luftverkehr über Bern ist infolge des Kriegsgeschehens bekanntlich schon seit 29. August 1939 durch Beschluss des Bundesrates gänzlich stillgelegt worden.

Die ALPAR AG. hat 101 (Vorjahr 103) Kontrollflüge und Höhenflüge für Keuchhustenranke unternehmen können und mit Sport-

flugzeugen der Fliegerschule sind durch Beamte oder Beauftragte des Eidg. Luftamtes 1140 (1201) Schul- und Trainingsflüge ausgeführt worden. Am intensivsten war wiederum der Segelflugbetrieb, der insgesamt 11,360 (10,962) Flüge mit 929 (436) Flugstunden verzeichnet.

Speziell zu erwähnen ist die Landung eines Douglasflugzeuges der SWISSAIR, am 20. November 1944, anlässlich der Durchführung eines Sonderpostfluges und die Vorführung des schweizerischen Bergflugzeuges « Pelikan » für Start und Landung auf kleinen Flugplätzen am 11., 12. und 13. Oktober 1944. Dieses Flugzeug ist von Prof. E. Amstutz von der ETH in Zürich zusammen mit Ing. H. Belart entworfen und berechnet und von den Pilatuswerken in Stans erbaut worden. Das Flugzeug zeigt interessante Eigenschaften und wird für den Zubringerverkehr zwischen Flugplätzen im Tiefland und solchen im Gebirge mit Vorteil eingesetzt werden können.

Verwaltung und Finanzielles

Die 15. ordentliche Generalversammlung der Genossenschaftler wurde am 27. Juni in Bern abgehalten. Sie genehmigte Jahresbericht und Jahresrechnung über das vierzehnte Betriebsjahr und erteilte den Verwaltungsorganen die nachgesuchte Décharge.

Die Betriebsrechnung konnte auch 1944 ohne Verlust abgeschlossen werden, weil uns wiederum Beiträge von Stadt und Kanton Bern zugegangen sind. Der Abschluss erlaubt eine Einlage in den Tilgungsfonds, dagegen muss eine Verzinsung der Anteilscheine unterbleiben.

Die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1944 finden sich mit den Anträgen des Vorstandes und dem Bericht der Kontrollstelle auf den Seiten 9 und 10.

Mit der Schaffung des neuen Verkehrsflugplatzes bei Utzenstorf hat sich die Öffentlichkeit im Berichtsjahr eingehend beschäftigt.

Von Seiten der bernischen kantonalen Behörden ist eine Stellungnahme zu dem Projekt gegen Jahresende erfolgt. Die bernische Regierung glaubt, dass in der heutigen Zeit des Mehranbaues und mit Rücksicht auf die weiter bestehenden Schwierigkeiten der Landesversorgung an eine Verwirklichung eines Flugplatzes bei Utzenstorf im jetzigen Zeitpunkt nicht herangetreten werden kann, wenn sie auch grundsätzlich die Notwendigkeit eines Flughafens für internationalen Verkehr im bernischen Einzugsgebiet bejaht.

Mit dieser Stellungnahme wird die Erstellung eines neuen bernischen Verkehrsflugplatzes auf die Nachkriegszeit verschoben. Es ist aber anzunehmen, dass der Bund in naher Zukunft die Frage eines schweizerischen Grossflugplatzes und dessen Standort abklären will. Wieweit die bernischen Projekte bei der geschilderten Situation durch den Bund in Berücksichtigung gezogen werden, wird wesentlich von der Möglichkeit ihrer Realisierung abhängen.*

Wir haben im Einvernehmen mit den stadtbernischen Behörden im Sommer 1944 die Vorarbeiten für den Ausbau des Flugplatzes Belpmoos als Uebergangslösung an die Hand genommen, damit Bern in der unmittelbaren Nachkriegszeit über einen Verkehrsflugplatz verfügen kann. Ein Ausbau ist möglich, doch kann das Belpmoos dadurch nach dem bisher bekannten Stande der Flug- und insbesondere der Funktechnik infolge der ungünstigen Anflugverhältnisse nicht zu einem Flugplatz für Allwetterluftverkehr gemacht werden. Wenn auch gewisse technische Entwicklungen darauf schliessen lassen, dass in Zukunft vielleicht die Anforderungen an die Flugplätze bezüglich der Hindernisfreiheit sich günstiger gestalten können als dies heute der Fall ist, so sind die derzeit übersehbaren technischen Möglichkeiten noch zu unabgeklärt, um für Belpmoos positivere Schlüsse zu gestatten.

Von Seiten unserer Genossenschaft wird jedenfalls alles unternommen, den Flugplatz Belpmoos so bereitzustellen, dass er auch für internationalen Luftverkehr unter normalen Wetterbedingungen in gewissem Umfange verwendbar ist.

* Vom Nationalrat wurde inzwischen das Projekt für den Stadt-Flughafen Bern grundsätzlich gutgeheissen, als Standort für den Gross-Flughafen dagegen Kloten bestimmt.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1944

<i>Einnahmen.</i>		Fr.
1. Vermietungen und Garagierungen		28 880.10
2. Autoverkehr, Betriebserträge		3 020.25
3. Betriebsstoff-Verkauf		735.47
4. Beiträge von Stadt und Kanton Bern		26 000.—
5. Entschädigungen der Wehrmannskasse		4 416.70
6. Zinsen		364.50
7. Diverse		51.65
		<u>63 468.67</u>
<i>Ausgaben.</i>		Fr.
1. Pacht und Feldunterhalt		27 795.75
2. Autoverkehr, Aufwand		5 935.90
3. Personal		18 780.60
4. Verwaltung		5 825.90
5. Projektarbeiten		1 784.15
6. Einlage in den Tilgungsfonds		497.89
7. Verschiedene Unkosten und Steuern		2 848.48
		<u>63 468.67</u>

Bilanz per 31. Dezember 1944

<i>Aktiven</i>		<i>Passiven</i>	
Fr.		Fr.	
1. Kassa	1 309.19	1. Kapital	112 900.—
2. Postcheck	12 865.06	2. Tilgungsfonds	41 209.97
3. Banken	18 580.50	3. Darlehen der Stadt Bern	56 220.—
4. Wertschriften u. Beteiligungen	23 136.75	4. Kreditoren	35 985.51
5. Autos und Flug- zeuge	4.— ¹⁾		
6. Mobilien und In- stallationens	1 866.90		
7. Materiallager	34 942.98		
8. Tankanlage	1.—		
9. Betriebsstoffvor- rat	4 140.—		
10. Flugzeughalle II	111 747.23 ²⁾		
11. Peilstation	1 681.60 ³⁾		
12. Debitoren	36 040.27		
	<u>246 315.48</u>		<u>246 315.48</u>

¹⁾ Versicherungswert Fr. 15 000.—

²⁾ Brandversicherung „ 119 700.—; Grundsteuerschätzung Fr. 119 700.—

³⁾ „ „ 27 200.—; „ „ 27 590.—

Anträge des Vorstandes an die Generalversammlung

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

1. Die Genehmigung von Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1944.
2. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

BERN den 1. Mai 1945.

Flugplatzgenossenschaft Bern
Namens des Vorstandes,

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

Bericht der Kontrollstelle

Die unterzeichneten Rechnungsrevisoren haben heute die auf 31. Dezember 1944 abgeschlossene Jahresrechnung 1944 der *Flugplatz-Genossenschaft Bern* geprüft. Der Vergleich derselben mit den Saldi der Kontenblätter, sowie ausgedehnte Stichproben zwischen den Belegen und den entsprechenden Bucheintragungen ergaben vollständige Uebereinstimmung.

Die Bank- und Postcheckguthaben sind ordnungsgemäss ausgewiesen, ebenso der Wertschriftenbestand. Die Buchführung ist eine geordnete, und die Darstellung des Geschäftsergebnisses und der Vermögenslage entspricht den gesetzlichen Bewertungsgrundsätzen.

Gestützt auf diese Wahrnehmungen empfehlen wir der Generalversammlung:

1. Genehmigung der vorliegenden Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz.
2. Déchargeerteilung an die leitenden Organe.

BERN, den 7. Mai 1945.

Die Kontrollstelle:
F. Althaus. *A. Häuptli.*

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	1836	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. — 31. 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	50 604
1939	3. I. — 29. VIII.	2561	7721	87 265	10 486	56 487
1940	—	—	—	—	—	—
1941	—	—	—	—	—	—
1942	—	—	—	—	—	—
1943	—	—	—	—	—	—
1944	—	—	—	—	—	—

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Schul- und Trainingsflüge	Überflüge	Segelflüge	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	109	638	—	—	285
1941	40	703	3	—	208
1942	63	889	2	8663	75
1943	103	1201	—	10962	325
1944	118	1132	14	11360	475