

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

SIEBZEHNTER

JAHRESBERICHT

1945



Organe 1945

Vorstand

- Präsident: *F. Raaflaub*, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Mitglieder: *E. Amstutz*, Fürsprecher, Thun
H. Buchli, Verkehrsdirektor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
W. Hörning, Apotheker, Bern
H. Hubacher, städtischer Baudirektor, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
H. Rujener, Direktor, Bern-Liebefeld
H. Schmid, Direktor, Bern
H. Stäubli, alt Direktor, Bern †
H. Wanner, Direktor, Bern

Betriebsausschuss

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

Kontrollstelle

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

Direktion

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

Platzmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Mit dem Kriegsende in Europa ist im Laufe des Jahres 1945 die Aufnahme des zivilen Flugbetriebes erneut möglich geworden. Der Bundesrat hat denn auch auf 1. August das allgemeine Flugverbot für Zivilflugzeuge aufgehoben. Dagegen blieben die Einschränkungen in der Abgabe von Betriebsstoffen weiterhin bis zum Jahresende in Kraft, weshalb Flüge mit Zivilflugzeugen nur in beschränktem Umfange ausgeführt werden konnten, umso mehr als auch eine Preisanpassung im Sinne einer wesentlichen Reduktion noch nicht erfolgen konnte.

Anlagen

Flugfeld. Im Laufe des Berichtsjahres wurden die Vorbereitungen für eine Vergrößerung des Flugfeldes weiter verfolgt. An die zuständigen städtischen und kantonalen Behörden sind ausführliche Eingaben gerichtet worden, und der Vorstand unserer Genossenschaft hat sich wiederholt mit der Frage befasst. Gegen Jahresende konnte die Situation soweit abgeklärt werden, dass die Verlängerung der Lande- und Startpiste in Diagonalrichtung von 650 auf 1100 Meter als gesichert angesehen werden darf.

Ein Teil des Flugfeldes wurde wiederum für das Anbauwerk der Stadt Bern zur Verfügung gestellt.

Flugzeughallen. An den Flugzeughallen sind im Einvernehmen mit den zuständigen Organen der Einwohnergemeinde Bern verschiedene Unterhaltsarbeiten ausgeführt worden. In der Halle I wurde die Motorenwerkstätte vergrössert.

Baracken. Weil es sich als unmöglich herausgestellt hat, das neue Stationsgebäude und das Restaurant in nützlicher Frist erstellen

zu können, mussten die bestehenden Baracken nochmals instand gestellt werden. Für diese Arbeiten hat der Gemeinderat der Stadt Bern den erforderlichen Kredit zur Verfügung gestellt. Es darf aber bestimmt damit gerechnet werden, dass die neuen Gebäude in ein oder zwei Jahren zur Ausführung kommen.

Wagenpark. Der aus einem Omnibus für 18 Personen, einem Personenwagen für 6 Personen und einem Lastwagen bestehende Wagenpark hat im Berichtsjahr keine Aenderungen erfahren.

Funk- und Peilstation. Das Gebäude der Funk- und Peilstation ist während des Jahres 1945 für Versuche mit neuen Radio-Apparaturen zur Verfügung gestellt worden. Ein eigentlicher Funkbetrieb wurde dagegen noch nicht aufgenommen.

Betrieb

Automobilverkehr. Die Kursfahrten zwischen Stadt und Flugplatz blieben auch im Berichtsjahre auf ein Minimum eingeschränkt.

Vermietung von Hallen und Gebäuden. In den Mietverhältnissen sind im Jahre 1945 keine Aenderungen eingetreten.

Flugbetrieb. Der regelmässige Fluglinienverkehr über Bern ist im Berichtsjahre noch nicht aufgenommen worden, dagegen hat die Alpar AG. 130 (Vorjahr 101) Kontrollflüge und Höhenflüge für Keuchhustenkranke unternommen. Ausserdem wurden eine Reihe von Versuchs- und Schulungsflügen speziell mit dem Flugzeug Pelikan ausgeführt. Die Sportfliegerschule Bern verzeichnet 1731 (Vorjahr 1132) Schul- und Trainingsflüge mit Motorflugzeugen und im Segelflugbetrieb sind 12,455 (Vorjahr 11,360) Flüge zu verzeichnen.

Verwaltung und Finanzielles

Am 5. Juni fand in Bern die 16. ordentliche Generalversammlung der Genossenschaft statt, welche Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1944 genehmigte und den Verwaltungsorganen die nachgesuchte Décharge erteilte.

Im Berichtsjahre schliesst die Betriebsrechnung mit einem Ausgabenüberschuss ab, welcher sich jedoch im Rahmen des budgetierten Betrages hält, wie er von der Generalversammlung mit dem Voranschlag 1945 genehmigt worden ist.

Eine Verzinsung der Anteilscheine ist mit Rücksicht auf das Rechnungsergebnis nicht möglich.

Die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz per 31. Dezember 1945 und die Anträge des Vorstandes finden sich auf den Seiten 9 und 10. Anschliessend folgt der Bericht der Kontrollstelle.

In der Märzsession 1945 hat der Nationalrat das Flugplatzprogramm, wie es vom Bundesrat vorgelegt worden war, gutgeheissen. Der Flughafen für interkontinentalen Verkehr soll laut diesem Programm in Zürich-Kloten erstellt werden, während den Städten Basel, Bern und Genf sog. Stadtflughäfen zugebilligt werden. Es darf festgehalten werden, dass das Projekt Utzenstorf von allen im schweizerischen Mittelland projektierten Flugplätzen die günstigsten flugtechnischen und finanziellen Voraussetzungen aufweist.

Die Entwicklung der Flugsicherungsanlagen im Kriege und speziell die Anwendung der sog. Radar-Systeme im Luftverkehr können zu grundlegenden Neuorientierungen in Bezug auf die Flugplatz-

Anlagen führen. Es ist durchaus möglich, dass Hindernisse in Zukunft nicht mehr die gleiche Rolle spielen wie bisher. Aus diesen Ueberlegungen heraus, steht daher die Frage des Ausbaues von Belpmoos als Städteflugplatz für Bern erneut im Vordergrund. Sie ist dringlich geworden, nachdem das Projekt Utzenstorf zurückgestellt werden musste.

Ueber die vorgesehene Vergrößerung des Rollfeldes wurde bereits vorstehend berichtet. Auch das Projekt eines Stationsgebäudes befindet sich in Arbeit. Für die erste Etappe einer neuen Zufahrtsstrasse nach dem Belpmoos im Teil zwischen der Gürbebrücke und dem Flugfeld sind die Pläne ebenfalls ausgearbeitet. Wir geben deshalb der bestimmten Erwartung Ausdruck, dass im Jahre 1947 der Flugplatz Belpmoos soweit fertig ausgebaut sein wird, dass er für Bern den Anschluss an das internationale Flugliniennetz weitgehend sicherstellen kann.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1945

| <i>Einnahmen.</i> | | Fr. |
|---------------------------------------|--|------------------|
| 1. Vermietungen und Garagierungen | | 27 410.70 |
| 2. Autoverkehr, Betriebserträge | | 3 681.65 |
| 3. Betriebsstoffverkauf | | 1 034.10 |
| 4. Beiträge von Stadt und Kanton Bern | | 26 000.— |
| 5. Entschädigungen der Wehrmannskasse | | 1 797.45 |
| 6. Entnahme aus Tilgungsfonds | | 26 113.13 |
| 7. Zinsen | | 352.90 |
| 8. Diverse Einnahmen | | 233.20 |
| 9. Ausgabenüberschuss | | 6 312.52 |
| | | <u>92 935.65</u> |
| <i>Ausgaben.</i> | | Fr. |
| 1. Pacht und Feldunterhalt | | 28 985.30 |
| 2. Autoverkehr, Aufwand | | 8 630.73 |
| 3. Personal | | 19 051.80 |
| 4. Verwaltung | | 6 159.76 |
| 5. Abschreibungen | | 26 113.13 |
| 6. Projektarbeiten | | 1 222.03 |
| 7. Verschiedene Unkosten und Steuern | | 2 772.90 |
| | | <u>92 935.65</u> |

Bilanz per 31. Dezember 1945

| <i>Aktiven</i> | | <i>Passiven</i> | |
|------------------------------------|------------------------|----------------------------|-------------------|
| Fr. | | Fr. | |
| 1. Kassa | 1 371.11 | 1. Kapital | 112 900.— |
| 2. Postcheck | 490.41 | 2. Tilgungsfonds | 15 096.84 |
| 3. Banken | 18 323.— | 3. Darlehen der Stadt Bern | 54 680.— |
| 4. Wertschriften und Beteiligungen | 16 666.75 | 4. Kreditoren | 34 401.65 |
| 5. Autos und Flugzeuge | 1 676.40 ¹⁾ | | |
| 6. Mobilien und Installationen | 1.— | | |
| 7. Materiallager | 28 213.80 | | |
| 8. Tankanlage | 1.— | | |
| 9. Betriebsstoffvorrat | 5 799.60 | | |
| 10. Flugzeughalle II | 96 000.— ²⁾ | | |
| 11. Peilstation | 1 681.60 ³⁾ | | |
| 12. Debitoren | 40 541.30 | | |
| 13. Verlust Ende 1945 | 6 312.52 | | |
| | <u>217 078.49</u> | | <u>217 078.49</u> |

¹⁾ Versicherungswert Fr. 15 000.—
²⁾ Brandversicherung „ 119 000.—; Grundsteuerschätzung Fr. 119 700.—
³⁾ „ „ 27 600.— „ „ 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 1945.
2. Den Verlust des Rechnungsjahres 1945 von Fr. 6312.52 auf neue Rechnung vorzutragen.
3. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

BERN, den 20. Juni 1946. *Flugplatzgenossenschaft Bern*

Namens des Vorstandes,

Der Präsident: Der Verwalter:

F. Raaflaub. H. Aeschbacher.

Revisionsbericht

Die Unterzeichneten Rechnungsrevisoren haben heute die vorliegende Jahresrechnung der

Flugplatzgenossenschaft Bern

einlässlich geprüft und mit den Saldi der Kontenblätter übereinstimmend gefunden. Die Bank- und Postcheckguthaben sind durch Rechnungsauszüge und Postcheckausweis richtig belegt. Der Wertschriftenbestand ist in Ordnung ausgewiesen. Stichprobenweise Kontrolle der Belege hat keine Differenzen ergeben. Bei unserer Prüfung sind wir zur Überzeugung gelangt, dass die Bücher ordnungsgemäss geführt sind und die Darstellung des Geschäftsergebnisses und der Vermögenslage den gesetzlichen Bewertungsgrundsätzen entspricht.

Gestützt auf unsere Kontrollarbeiten können wir der Generalversammlung der Genossenschaft bestens empfehlen, den Vorschlägen des Vorstandes zuzustimmen, nämlich:

1. Den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1945 zu genehmigen.
2. Den Verlust des Rechnungsjahres von Fr. 6312.52 auf neue Rechnung vorzutragen und
3. Den Verwaltungsorganen Décharge zu erteilen.

BERN, den 19. Juni 1946.

Die Rechnungsrevisoren:

F. O. Althaus. A. Häupfli.

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. IX. | 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 | 3 255 | 48 169 |
| 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 | — | — | — | — | — | — |
| 1942 | — | — | — | — | — | — |
| 1943 | — | — | — | — | — | — |
| 1944 | — | — | — | — | — | — |
| 1945 | — | — | — | — | — | — |

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 |
| 1945 | 107 | 1731 | 104 | 12455 | 469 |