

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

ACHTZEHNTER

JAHRESBERICHT

1946

Organe 1946

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. Rufener, Direktor, Bern-Liebefeld
H. Schmid, 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. Häuptli, Subdirektor der Kantonalbank, Bern
Ersatzmann: *H. Steiner*, Verwalter, Wabern

Direktion

- Verwalter: Dr. *H. Aeschbacher*, Bern
Flugplatzchef: vakant

Platzmechaniker

A. Tschannen, Flugplatz

Das Jahr 1946 hat dem Flugplatz Belpmoos eine erfreulich grosse Frequenz gebracht, weil die fliegerische Aktivität erstmals seit 1939 sich wieder frei entfalten konnte.

Anlagen

Flugfeld

Die Planiearbeiten auf der nordwestlich des bisherigen Areals gelegenen Parzelle sind im Frühjahr beendet worden, doch konnte die betreffende Parzelle für den Flugbetrieb noch nicht benützt werden, weil zuerst die Grasnarbe genügend erstarken musste. Die Planie des bisherigen Areals, die infolge starker Wellenbildung im Terrain dringlich geworden ist, wurde noch nicht in Angriff genommen, weil diese Arbeiten im Zusammenhang mit der projektierten Erstellung einer Kunstpiste zur Ausführung kommen sollen.

Von seiten der städtischen Behörden konnten sodann die Verhandlungen mit den Besitzern von Landparzellen südöstlich des jetzigen Flugfeldes zum Abschluss gebracht werden. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um das Flugfeld auf ca. 1000 m in die Länge zu vergrössern.

Gebäude

An den Flugzeughallen sind im Berichtsjahr keine baulichen Veränderungen vorgenommen worden, dagegen konnten die notwendigen Instandstellungsarbeiten an den Baracken so weit beendet werden, dass der Bürobetrieb und das Restaurant den Anforderungen des Betriebes wiederum einigermaßen gewachsen waren. Nicht ganz befriedigend bleiben die Verhältnisse infolge der beträchtlichen Raumerfordernisse für die Zoll- und Kontrollabfertigung internationaler Passagiere.

Funk- und Peilstation

Diese Station ist weiterhin für besondere Versuche verwendet worden, sie kam dagegen für den Funkverkehr mit Flugzeugen auch im Berichtsjahr nicht zum Einsatz.

Wagenpark

Unser aus dem Jahre 1934 stammender FBW-Omnibus war weiterhin im Betrieb und hat auf den Kursfahrten noch gute Dienste geleistet, obschon zahlreiche Störungen infolge von Ermüdungserscheinungen des Materials behoben werden mussten. Der Ersatz dieses Omnibus durch einen solchen mit grösserem Transportvermögen ist aber äusserst dringlich.

Betrieb

Flugbetrieb

Die Alpar AG. hat am 31. März den Rundflugbetrieb aufgenommen und am 1. Mai den regelmässigen Flugverkehr zwischen Bern und Zürich im Anschluss an Zürich-London eröffnet. Am 24. Juni erfolgte die Eröffnung der Fluglinien Bern-Genf-Marseille und Bern-Genf-Lyon. Ausserdem hat die Alpar vom Juli an regelmässige Sonderflüge nach Paris und London unternommen. Sowohl die Fluglinien nach Marseille und Lyon wie die Sonderflüge sind bis Ende Oktober zweimal in der Woche zur Durchführung gelangt. Im regelmässigen Linienverkehr und bei den regelmässigen Sonderflügen sind total 1640 Passagiere in 624 Kursen befördert worden. Ausserdem wurden 11 Tonnen Gepäck und 2 Tonnen Fracht transportiert. Der sog. allgemeine Flugbetrieb verzeichnet 1497 kommerzielle Rundflüge (Vorjahr 130), und 14 039 Touristik-, Schulungs- und Trainingsflüge (Vorjahr 1835). Der Segelflugbetrieb ist etwas zurückgegangen, was auf die grosse Aktivität im Motorsportflug zurückzuführen ist. Es sind immerhin noch 7612 Segelflugzeugstarts im Belpmoos unternommen worden (Vorjahr 12 455). Wenn auch der Linienverkehr nicht das Ausmass der Vorkriegsjahre erreichte, so hat dafür der Rundflugbetrieb sowie die Schulung und die Trainingsflüge

ein Ausmass angenommen, wie das in den Jahren 1929—1939 noch nie der Fall gewesen ist.

Automobilverkehr

Entsprechend den Abgängen und Ankünften der Kursflugzeuge sind die Fahrten zwischen Stadt und Flugplatz wieder aufgenommen worden. Hierbei haben unsere Wagen 29 076 km geleistet.

Verwaltung und Finanzielles

Die 17. ordentliche Generalversammlung fand am 4. Juli 1946 in Bern statt. Sie genehmigte Jahresbericht und Jahresrechnung 1945 und erteilte den Verwaltungsorganen Decharge. Die Betriebsrechnung 1946 schliesst besser ab, als budgetiert worden war, was im wesentlichen auf vermehrte Einnahmen zurückzuführen ist. So hat insbesondere der Betriebsstoffverkauf einen grösseren Umfang angenommen, als dies vorausgesehen war. Mit Rücksicht auf das Rechnungsergebnis, das immer noch einen Ausgabenüberschuss aufweist, ist erneut eine Verzinsung der Anteilscheine nicht möglich. Die Gewinn- und Verlustrechnung, die Bilanz per 31. Dezember 1946 und die Anträge des Vorstandes sowie der Bericht der Kontrollstelle finden sich auf den Seiten 9 und 10 dieses Berichtes.

Anfang Februar ist in Bern nach kurzer Krankheit Herr A. Stäuble, alt Verkehrsdirektor, gestorben. Herr Stäuble gehörte dem Vorstand unserer Genossenschaft seit deren Gründung im Jahre 1929 an. Er hat besonders in seiner Eigenschaft als Verkehrsdirektor von Bern alles in seiner Kraft Liegende getan, um das bernische Flugwesen zu propagieren. Er war seinerzeit auch unter den Initianten für die Gründung der Flugplatzgenossenschaft und Mitglied des hierfür ins Leben gerufenen Aktionskomitees. Wir werden Herrn Stäuble stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Die Flugplatzfrage

Wie seit Jahren, so beschäftigten sich auch 1946 die Organe der Flugplatzgenossenschaft eingehend mit der Flugplatzfrage. Im Vordergrund standen dabei die Studien für die Erweiterung und den Ausbau des Flugplatzes Belpmoos. Die Frage, ob nur eine Vergrößerung des Flugfeldes für die kommenden Bedürfnisse genügen könnte, musste nach eingehenden Studien verneint werden. Die starke Beanspruchung des Naturbodens beim Start und bei der Landung von schweren Flugzeugen verlangt vom Gesichtspunkt der Betriebssicherheit aus die Anlage sog. Kunstpisten. Daher wurde die Möglichkeit des Baues einer solchen Piste im Belpmoos in nähere Prüfung gezogen. Ein detailliertes Projekt ist in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden einem bernischen Ingenieurbüro in Auftrag gegeben worden, nachdem der bernische Regierungsrat auf eine Zuschrift des Gemeinderates vom 23. Oktober, unterstützt von seiten zahlreicher Verbände und Vereinigungen am 8. November erklärte, die Erstellung eines Flugplatzes bei Utzenstorf könne für die nächsten Jahre nicht in Frage kommen. Der Regierungsrat beauftragte deshalb unsere Genossenschaft, ein Projekt über den Ausbau der Pistenanlage und die Erstellung der erforderlichen Gebäude auszuarbeiten und den zuständigen Behörden zu unterbreiten. Dieses Projekt ist auf Ende Jahres fertiggestellt worden.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1946

<i>Einnahmen</i>	
1. Vermietung und Garagierungen	32 392.95
2. Autoverkehr, Betriebserträge	22 952.10
3. Betriebsstoffverkauf	8 022.48
4. Beiträge von Stadt und Kanton Bern	35 000.—
5. Zinsen	233.70
6. Diverse Einnahmen	1 758.35
7. Ausgabenüberschuss	1 876.74
	<u>102 236.32</u>
<i>Ausgaben</i>	
1. Pacht und Feldunterhalt	30 314.95
2. Autoverkehr, Aufwand	13 945.49
3. Personal	31 843.25
4. Verwaltung und Versicherungen	14 727.51
5. Funk- und Peilbetrieb	311.85
6. Einlage in Tilgungsfonds	4 000.—
7. Projektarbeiten	550.57
8. Verschiedene Unkosten und Steuern	6 542.70
	<u>102 236.32</u>

Bilanz per 31. Dezember 1946

		<i>Aktiven</i>
1. Kassa		2 801.50
2. Postcheck		3 090.44
3. Bankgesellschaft		4 102.—
4. Wertschriften und Beteiligungen		16 719.10
5. Autos und Flugzeuge		6 248.40
6. Mobilien und Installationen		2 145.85
7. Materiallager		22 413.80
8. Tankanlage		1.—
9. Betriebsstoffvorrat		360.—
10. Flugzeughalle II		97 912.35
11. Peilstation		1 681.60
12. Debitoren		56 199.02
13. Verlust Ende 1945	6 312.52	
Verlust Ende 1946	1 876.74	8 189.26
		<u>221 864.32</u>
		<i>Passiven</i>
1. Kapital		112 900.—
2. Tilgungsfonds		18 896.84
3. Darlehen der Stadt Bern		54 680.—
4. Kantonalbank		670.—
5. Kreditoren		34 717.48
		<u>221 864.32</u>

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 1946.
2. Den Verlust des Rechnungsjahres 1946 von Fr. 1876.74 auf neue Rechnung vorzutragen.
3. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

BERN, den 20. Mai 1947.

Flugplatz-Genossenschaft Bern

Namens des Vorstandes,

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

Bericht der Kontrollstelle

Die für das Jahr 1946 von der Generalversammlung gewählte Kontrollstelle der *Flugplatz-Genossenschaft Bern* hat heute deren auf 31. Dezember 1946 abgeschlossene Rechnung geprüft und mit den uns vorgelegten, ordnungsgemäss geführten Büchern übereinstimmend gefunden. Stichprobeweise Vergleiche zwischen den getroffenen Buchungen und den dazu gehörenden Belegen ergaben keine Differenzen, ebenso wie die Bank- und Postcheckguthaben sich mit den vorliegenden Bankauszügen und dem postamtlichen Ausweis decken. Die mit Fr. 16 719.10 bilanzierten Wertschriften stimmen überein mit den uns vorgewiesenen Bankbestätigungen; die Bewertung ist richtig und gibt zu keinen Beanstandungen Anlass. Auf alle Fragen wurde uns erschöpfend Auskunft erteilt.

Gestützt auf diese Prüfung empfehlen wir der Generalversammlung sowohl die einen Ausgabenüberschuss von Fr. 1876.74 aufweisende Betriebsrechnung als auch die aktiv und passiv mit Fr. 221 864.32 abschliessende Bilanz zur Genehmigung. Wir beantragen ferner, es möchte den leitenden Organen Décharge erteilt werden.

BERN, den 4. Juni 1947.

Die Kontrollstelle:
sig. *F. Althaus*
sig. *A. Häupfli*

FLUGPLATZ BERN

VERKEHRS AUSWEIS

1. Linienverkehr und regelmässige Sonderflüge

	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.—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	50 504
1939	3. I.—29. VIII.	2561	7721	87 265	10 486	56 487
1940	—	—	—	—	—	—
1941	—	—	—	—	—	—
1942	—	—	—	—	—	—
1943	—	—	—	—	—	—
1944	—	—	—	—	—	—
1945	—	—	—	—	—	—
1946	1. V.—31. X.	624	1640	—	2 114	11 126

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Touristik, Schulung, Training	Segelflüge	Passagiere
1929	512	1 021	—	762
1930	1179	1 974	—	1 989
1931	1327	2 539	—	1 348
1932	1299	3 004	—	1 262
1933	1362	3 580	—	1 722
1934	1292	4 087	—	2 309
1935	947	6 620	—	2 042
1936	816	4 758	—	1 103
1937	607	6 379	—	1 679
1938	732	7 752	—	1 834
1939	282	6 118	—	1 267
1940	109	638	—	285
1941	40	705	—	208
1942	63	891	8 663	75
1943	103	1 201	10 962	325
1944	118	1 346	11 360	475
1945	107	1 835	12 455	469
1946	1497	14 039	7 612	10 321