

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

NEUNZEHNTE

JAHRESBERICHT

1947

Organe 1947

Vorstand

Präsident: *F. Raaflaub*, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Mitglieder: *E. Amstutz*, Fürsprecher, Thun
H. Buchli, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
W. Hörning, Kaufmann, 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*, 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

Jahresbericht 1947

Die fliegerische Aktivität war auf dem Flugplatze Bern im Berichtsjahr erfreulich gross, wenn auch im Sektor Linienverkehr keine ständigen Kurse geführt wurden. Die Alpar AG trat infolge der Entscheide der Regierung und des Bundes in Liquidation. Aus diesem Grunde, und weil Bern durch grosse Verkehrsflugzeuge nicht angeflogen werden konnte, blieb die Bundesstadt als einziges der wichtigen Schweizer Verkehrszentren ohne Anschluss an den internationalen Flugverkehr.

Über die Flugplatzanlagen und den Betrieb im Jahre 1947 erstaten wir nachfolgend in gedrängter Form Bericht.

Flugfeld

Die nordwestlich des bisherigen Flugplatzareals gelegene Parzelle konnte versuchsweise in den Flugbetrieb einbezogen werden. Eine Benützung des neuen Terrains war aber vorerst nur bei trockener Witterung gefahrlos möglich, weil der im Vorsommer frisch planierte und angesäte Boden sich noch nicht genügend verfestigt hatte, um bei nassem Wetter das Einsinken von Flugzeugen zu verhindern.

Auf der Parzelle südöstlich des bisherigen Flugfeldes, die durch die Gemeinde Bern erworben wurde und neu zum Flugplatz kommt, wurde das dort befindliche Wohngebäude abgerissen. Nachdem auch die Bäume entfernt wurden, sind die Einflugverhältnisse aus Südost wesentlich verbessert worden.

Gebäude

Wie seit Jahren wurden im Hinblick auf das Neubauprojekt des Flugplatzes an den Flugplatzgebäuden keine wesentlichen baulichen Verbesserungen vorgenommen. Die Verhältnisse für die Unterbringung der Büros und des Restaurants sind daher nach wie vor wenig befriedigend geblieben.

Funk- und Peilstation

Der Funk- und Peilbetrieb ist im Berichtsjahre nicht aufgenommen worden, dagegen leistete die Station für die Durchführung von Funkversuchen wertvolle Dienste.

Wagenpark

Zu der dringend notwendigen Ergänzung des Wagenparks hat der Vorstand im Berichtsjahr den Ankauf eines Cars mit 26 Sitzplätzen beschlossen, der im Frühjahr 1948 zur Ablieferung gelangen soll.

Betrieb

Der Flugbetrieb war im Jahre 1947 auf Rundflüge, Sonderflüge, Schul- und Trainingsflüge und auf Segelflüge beschränkt, da durch die Alpar AG kein Linienverkehr durchgeführt wurde. Die gesamte fliegerische Aktivität war aber im Berichtsjahr trotzdem überraschend rege.

Die kommerziellen Flüge, wie Rundflüge und Sonderflüge haben auf 1707 (Vorjahr 1497) zugenommen, während 13 536 Touristik-, Schul- und Trainingsflüge zu verzeichnen waren (1946: 14 039). Im Segelflug wurde dagegen mit 5112 Flügen knapp die Hälfte der Flugzahl von 1945 erreicht. Hier handelt es sich um eine in der Schweiz allgemein festgestellte Erscheinung, die auf die starke Abwanderung der Flugsport-Interessenten vom Segelflug zum Motorflug zurückzuführen ist.

Festzuhalten bleibt, dass die Gesamtzahl der Flüge auf Motorflugzeugen 15 243 (Vorjahr 15 536) betragen hat und dass bei diesen Flügen total 10 506 Passagiere (Vorjahr 10 321) befördert worden sind.

Von den abgehenden und ankommenden Touristikflügen entfielen 330 auf Ausländer, wobei 505 Passagiere befördert wurden. Diese Passagiere kamen zum grössten Teil aus England und flogen auch wieder dorthin zurück.

Automobilverkehr

Die Kursfahrten zwischen Stadt und Flugplatz wurden werktags zweimal, sonntags sechs- bis achtmal in jeder Richtung ausgeführt. Hierbei haben unsere Wagen insgesamt 50 243 Kilometer zurückgelegt.

Verwaltung

Am 26. Juni 1947 fand in Bern die 18. ordentliche Generalversammlung unserer Genossenschaft statt, an welcher Jahresbericht und Jahresrechnung 1946 genehmigt wurden. Die Versammlung erteilte den Verwaltungsorganen Décharge.

Am 23. Dezember fand sodann eine ausserordentliche Generalversammlung statt, an welcher auf Antrag des Vorstandes und nach einer eingehenden Orientierung durch den Vorsitzenden der einstimmige Beschluss auf Umwandlung der Genossenschaft in eine Aktiengesellschaft gefasst wurde unter gleichzeitiger Erweiterung des Gesellschaftszweckes. Die neue „Flugplatz- und Flug-Gesellschaft AG Bern“ führt die Aufgaben der Flugplatzgenossenschaft weiter und übernimmt auch den Flugbetrieb. Diese Neuorientierung war infolge des von den Aktionären der Alpar AG im Oktober 1947 gefassten Beschlusses auf Liquidation dieser Gesellschaft dringlich geworden, wollte man in Bern nicht überhaupt auf jeglichen kommerziellen Flugbetrieb verzichten. Mit Rücksicht auf die Vorbereitungen der Neuorganisation hat der Vorstand im Berichtsjahr vermehrte Sitzungen abgehalten. Auf den Zeitpunkt der Umwandlung der Genossenschaft, d. h. auf Jahresende haben verschiedene Mitglieder des Vorstandes ihren Rücktritt erklärt. Die Herren alt Stadtpräsident E. Amstutz, Thun, Kantonsbaumeister M. Egger und Dir. H. Rufener, Bern, haben ihr Amt niedergelegt, nachdem sie seit der Gründung der Genossenschaft im März 1929 im Vorstand mitgewirkt haben.

Ihre nahezu zwanzigjährige Mitarbeit für die Entwicklung und die Förderung des bernischen Flugwesens sei ihnen hier ganz besonders verdankt. In diesen Dank schliessen wir ebenfalls ein

den auf Jahresende zurückgetretenen Dir. H. Buchli, der infolge Rücktritt als Verkehrsdirektor der Stadt Bern aus dem Vorstand unserer Genossenschaft ausgeschieden ist.

Der bisherige Vorstand wurde an der Generalversammlung als Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft gewählt und ausserdem ergänzt durch die Herren Dr. Ch. Moser, Abteilungschef der Kantonalen Eisenbahndirektion und Gemeinderat Stoffer, Thun.

Finanzielles

Die Betriebsrechnung schliesst im Berichtsjahr besser ab als erwartet. Es darf festgestellt werden, dass besonders die Eigenträge eine Steigerung erfahren haben. Wenn die Betriebsrechnung auch eine etwas erhöhte Einlage in den Tilgungsfonds erlaubt, so war eine solche mit Rücksicht auf die während des Krieges nur mehr in ungenügender Masse möglich gewesen Tilgungen unbedingt angezeigt. Eine Verzinsung des Anteil-scheinkapitals ist aber auch im Berichtsjahre nicht möglich. Die Gewinn- und Verlustrechnung, die Bilanz per 31. Dezember 1947 und die Anträge des Vorstandes sowie der Bericht der Kontrollstelle finden sich auf Seiten 10 und 11 dieses Berichtes.

Die Flugplatzfrage

Anfang November 1946 hat der Regierungsrat des Kantons Bern unsere Genossenschaft beauftragt, ein Projekt über den Ausbau der Pistenanlage und der erforderlichen Bauten auf dem Flugplatz Bern-Belp auszuarbeiten. Das zu Ende des Jahres 1946 in seinen Grundzügen fertiggestellte Projekt war in der Folge Gegenstand eingehender Beratungen in der speziell hierfür eingesetzten Baukommission sowie im Vorstand der Genossenschaft. Als Grundlage für das Projekt dienten die international festgelegten Normen für Zollflugplätze speziell für die Anlage von Kunstpisten. Für den Flugplatz Bern ist eine Hartbelag-piste von 980 × 40 m erforderlich, welche mit den notwendigen seitlichen Rollwegen und Vorplätzen projektiert wurde. Ausserdem war vorgesehen die Erstellung einer Flugzeughalle, eines

Restaurants und eines kleinen Verwaltungsgebäudes, sowie ausserhalb des Flugplatzes die Errichtung einer Funk- und Peilstation. Das Projekt sah bei Gesamtkosten von rund 5,5 Millionen Franken einen Beitrag des Bundes in Höhe von 1,65 Millionen Franken und einen solchen des Kantons in Höhe von 1 Million Franken vor, während der Gemeinde Bern 2,85 Millionen Franken zugemutet wurden, wovon 500 000 Franken als verzinsliches und zu amortisierendes Darlehen an unsere Genossenschaft gedacht war. Im Berner Stadtrat wurde die entsprechende Vorlage gutgeheissen, doch zeigte sich vor der Gemeindeabstimmung von verschiedenen Seiten eine erhebliche Opposition. Bei einer Stimmbeteiligung von nur 30 % wurde in der Abstimmung vom 5. Oktober 1947 die Vorlage verworfen. Für die Flugplatzgenossenschaft stand aber ausser Frage, dass trotz dieser Verwerfung alles unternommen werden musste, um Bern den Anschluss an den internationalen Luftverkehr zu sichern. Es muss unbedingt die Möglichkeit geschaffen werden, dass von Bern aus direkte Flugverbindungen mit anderen wichtigen Verkehrszentren in Europa in Betrieb genommen werden können. Die dringlichste Aufgabe der neuen Flugplatz- und Flug-Gesellschaft AG wird deshalb der weitere Ausbau des Flugplatzes Bern-Belp sein. Bei diesen Bestrebungen muss die öffentliche Hand weitgehend durch die Initiative der Privatwirtschaft ergänzt werden. Die in Aussicht genommene Kapitalerhöhung der neuen Gesellschaft wird deshalb in wesentlichem Ausmasse dazu dienen müssen, die dringlich notwendigen Anlagen für den Ausbau des Flugplatzes mitzufinanzieren. Ein Projekt, welches die etappenweise Verwirklichung ermöglicht, ist in seinen Grundlinien durch den Verwaltungsrat gutgeheissen worden. Mit seiner Verwirklichung soll im Winter 1948/1949 begonnen werden können.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1947

Einnahmen

1. Vermietung und Garagierungen	Fr. 46 254.10
2. Autoverkehr, Betriebserträge	„ 19 511.95
3. Betriebsstoffverkauf	„ 3 346.04
4. Beiträge von Stadt und Kanton Bern	„ 35 000.—
5. Diverse Einnahmen	„ 8 113.50
	<u>Fr. 112 225.59</u>

Ausgaben

1. Pacht und Feldunterhalt	Fr. 27 509.30
2. Autoverkehr, Aufwand	„ 11 392.85
3. Personal	„ 41 274.25
4. Verwaltung und Versicherungen	„ 13 013.47
5. Funk- und Peilbetrieb	„ 33.05
6. Einlage in Tilgungsfonds	„ 6 000.—
7. Projektarbeiten	„ 331.35
8. Verschiedene Unkosten und Steuern	„ 4 097.74
9. Verlustvortrag vom Vorjahr	„ 8 189.26
10. Einnahmenüberschuss 1947	„ 384.32
	<u>Fr. 112 225.50</u>

Bilanz per 31. Dezember 1947

Aktiven

1. Kassa	Fr. 2 737.—
2. Postcheck	„ 3 087.86
3. Bankgesellschaft	„ 5 698.40
4. Kantonalbank	„ 1 323.—
5. Wertschriften und Beteiligungen	„ 16 772.15
6. Autos und Flugzeug	„ 5 613.95
7. Mobilien und Installationen	„ 2 395.85
8. Tankanlage	„ 1.—
9. Betriebsstoffvorrat	„ 360.—
10. Flugzeughalle II	„ 97 912.35
11. Peilstation	„ 1 681.60
12. Materiallager und Beitrag an Sportfliegerschule	„ 22 413.80
13. Anzahlungskonto Autobus	„ 25 496.—
14. Debitoren	„ 54 203.94
	<u>Fr. 239 696.90</u>

Passiven

1. Kapital	Fr. 112 900.—
2. Tilgungsfonds	„ 24 896.84
3. Darlehen der Stadt Bern	„ 51 600.—
4. Kreditoren	„ 49 915.74
5. Einnahmenüberschuss 1947	„ 384.32
	<u>Fr. 239 696.90</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 1947.
2. Den Einnahmenüberschuss des Rechnungsjahres 1947 von Fr. 384.32 auf neue Rechnung vorzutragen.
3. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bern, den 31. Mai 1948.

Flugplatz-Genossenschaft Bern
Namens des Vorstandes,

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

Bericht der Kontrollstelle

Die für das Jahr 1947 gewählte Kontrollstelle der *Flugplatz-Genossenschaft Bern* hat deren auf 31. Dezember 1947 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft. Sie stellt fest, dass

1. die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit den uns vorgelegten Kontenblättern übereinstimmen,
2. zahlreiche Stichproben zwischen den getroffenen Buchungen und den dazugehörigen Belegen lückenlose Übereinstimmung ergaben,
3. die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt wird und die Darstellung des Geschäftsergebnisses und der Vermögenslage den gesetzlichen Bewertungsgrundsätzen entspricht.

Gestützt auf diesen Befund empfehlen wir der Generalversammlung die vorstehenden Anträge des Vorstandes zur Genehmigung.

Bern, 10. November 1948.

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

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
1947	—	—	—	—	—	—

2. Allgemeiner Flugbetrieb

	Probe-, Rund- und Alpenflüge	Touristik, Schu- lung, 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	3 663	75
1943	103	1 201	10 962	325
1944	118	1 146	11 360	475
1945	107	1 835	12 455	469
1946	1497	14 039	7 612	10 321
1947	1707	13 536	5 112	10 506