

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

ZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1948

Organe 1948

Verwaltungsrat

- Präsident: *F. Raaflaub*, alt Gemeinderat, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Mitglieder: *W. Hörning*, Kaufmann, Bern
H. Hubacher, Gemeinderat, Bern
Dr. Ch. Moser, Abteilungschef, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
H. Schmid, Hotelier, Bern (bis 30. Juni)
Th. Stoffer, Gemeinderat, Thun

Kontrollstelle

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

Direktion

- Direktor: *Dr. H. Aeschbacher*, Bern

Das Jahr 1948 war das zwanzigste Betriebsjahr des Flugplatzes Bern-Belp, der am 14. Juli 1929 eröffnet wurde und besonders gekennzeichnet durch die Aufnahme des regelmässigen Fluglinienverkehrs mit London und Brüssel. Der bis Ende 1947 von der in Liquidation befindlichen Alpar AG. durchgeführte Rundflugbetrieb ist im Berichtsjahr von unserer Gesellschaft übernommen worden.

Verwaltung

Nach der am 23. Dezember 1947 in Bern abgehaltenen letzten Generalversammlung der Flugplatz-Genossenschaft Bern, an welcher die Genossenschafter einstimmig die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft beschlossen, hat der Verwaltungsrat in seiner neuen, provisorischen Zusammensetzung während des ganzen Jahres 1948 gearbeitet. Mit Rücksicht auf die zahlreichen grundsätzlichen Fragen, welche zu behandeln waren, verzichtete der Verwaltungsrat auf die Wahl eines besonderen Ausschusses. Zur Beratung besonders wichtiger Gegenwarts- und Zukunftsprobleme wurden auch die Herren Regierungsrat Brawand und Gemeinderäte Dr. E. Freimüller und Kuhn beigezogen. Auf 30. Juni hat Herr Dir. H. Schmid, Hotelier, aus Gesundheitsrücksichten den Rücktritt als Mitglied des Verwaltungsrates erklärt. Der Verwaltungsrat bedauert diesen Weggang ausserordentlich, denn Herr Dir. Schmid war ein Mitarbeiter, der sich stets unentwegt für die Förderung des Flugwesens in Bern eingesetzt hat.

Betrieb

Im Sommer des Jahres 1948 konnte Bern erstmals durch direkte internationale Flugstrecken an das europäische Liniennetz angeschlossen werden. Dieser Anschluss erfolgte durch den Betrieb der Fluglinien Bern—London (10. Juni bis 18. September) und Bern—Brüssel (11. Juni bis 18. September).

Im Laufe des Winters war es gelungen, die Verhandlungen mit der SWISSAIR über die Führung der Fluglinie Bern—London bis auf die Regelung der finanziellen Seite zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen und dank dem verständnisvollen Entgegenkommen der

Behörden von Bund, Kanton und Stadt Bern war es möglich, für diesen Betrieb auch die geforderten finanziellen Garantien beizubringen. Weil es sich um einen ersten Versuch handelte, nahm die SWISSAIR nur einen dreimal wöchentlichen Verkehr in Aussicht. Dies war auch mit Rücksicht auf die etwas späte Ankündigung der neuen Flugverbindung gerechtfertigt. Dass das Betriebsergebnis in jeder Beziehung zufriedenstellend ausfiel, wurde bereits in der Tagespresse mehrfach erwähnt. Wir verweisen auf die späteren Ausführungen. Im Mai des Berichtsjahres ergab sich sodann die Gelegenheit mit der Direktion der belgischen Luftverkehrsgesellschaft SABENA in Kontakt zu treten, wobei festgestellt werden konnte, dass diese Gesellschaft an der Aufnahme einer Fluglinie Brüssel—Bern ein positives Interesse zeigte. In der Folge konnten die betrieblichen und organisatorischen Fragen rasch erledigt werden, so dass bereits am 10. Juni auch auf dieser Strecke ein dreimal wöchentlicher Verkehr aufgenommen wurde. Auch diese Fluglinie hat betrieblich gut funktioniert, wenn auch die Passagier-Frequenz nicht an jene der Londoner Linie heranreichte.

Ueber den Flugbetrieb kann anhand der Ergebnisse folgendes ausgeführt werden:

Linienverkehr. Nachdem die Verhandlungen mit der SWISSAIR und der SABENA erfolgreich abgeschlossen werden konnten, wurde am 15. Juni der regelmässige Linienverkehr auf der Strecke Bern—London durch die SWISSAIR und Bern—Brüssel durch die SABENA eröffnet. Die Betriebsdauer erstreckte sich vom 15. Juni bis 18. September 1948. Beide Linien wurden wöchentlich je dreimal hin und zurück beflogen. Der Kurs Bern—London hatte 42 Flüge mit 662 Passagieren zu verzeichnen. Vice-versa wurden ebenfalls 42 Flüge mit 720 Passagieren durchgeführt. Die Ausnützung der angebotenen Sitzplätze betrug 78%, die Regelmässigkeit auf dieser Strecke 100%.

Auf der Strecke Bern—Brüssel wurden in 38 Flügen 189 Passagiere befördert und vice-versa in ebenfalls 38 Flügen 199 Passagiere. Auf dieser Linie betrug die Ausnützung der angebotenen Sitzplätze nur 24% und die Regelmässigkeit 90%.

Die erfreulich hohe Regelmässigkeit der Kursflüge von Bern aus konnte nur erreicht werden dank dem Können der Flugzeugbesatzungen und der vorbildlichen Arbeit der Flugsicherungsorganisation, welche in den Händen der Radio-Schweiz AG. liegt. Der Flugsicherungsdienst, der den gesamten Funk- und Peilverkehr zwischen Flugzeugen und Bodenstationen, sowie den eigentlichen Fluglotsendienst umfasst, wurde für den Flugplatz Bern von der Peilstation Kernenried aus zur allseitigen vollen Zufriedenheit besorgt, was auch an dieser Stelle besonders hervorgehoben sei.

Dem guten Ergebnis der Londoner Strecke steht das etwas weniger günstige Resultat der Linie nach Brüssel gegenüber. Die schwächere Frequenz auf dieser Flugverbindung ist auf verschiedene Umstände zurückzuführen, die sich ungünstig auswirkten. Einmal konnte die Ankündigung der neuen Strecke leider erst kurz vor Betriebsbeginn erfolgen, sodann ist der Zeitgewinn bei Benützung des Flugzeuges für die Reise nach Brüssel nicht so erheblich wie bei einer Reise zwischen England und Bern.

Flüge mit betriebseigenen Flugzeugen. Der Flugbetrieb beschränkte sich hier in erster Linie auf Rundflüge sowie einige Sonder-, Schul- und Photoflüge. Die gegenüber dem Vorjahr zurückgegangene Aktivität war zur Hauptsache die Folge der Einstellung des Rundflugbetriebes in Genf, des Ausbleibens der amerikanischen Urlauber, die einen wesentlichen Prozentsatz sämtlicher Rundflugpassagiere ausmachten, sowie nicht zuletzt auch der nassen Witterung im ersten Halbjahr.

Es ist erfreulich, festzustellen, dass das Interesse an Flugtagen auf dem Lande immer noch sehr gross war. Mehrere solche Passagierflugveranstaltungen wurden denn auch im Laufe des Jahres in verschiedenen Orten des Kantons, mit finanziellem Erfolg, durchgeführt. Leider ist bei einer solchen Veranstaltung der « Pelikan » stark beschädigt worden und konnte bis Jahresende nicht mehr eingesetzt werden. Die im Berichtsjahr gesteigerte Nachfrage nach Keuchhustenflügen lässt vermuten, dass diese nicht ohne günstige Wirkung auf den Heilungsverlauf der erkrankten Kinder geblieben sind. Es ist zu hoffen, dass in Zukunft diese Therapie von einer noch grösseren Anzahl von Aerzten empfohlen wird.

Zum erstenmal seit Kriegsende wurde im vergangenen Jahr auf dem Flugplatz Bern-Belp das nationale Flugmeeting, dem ein grosser Publikumserfolg beschieden war, durchgeführt. Da vorauszusehen war, dass der Andrang zu den Passagierflügen mit unsern eigenen Flugzeugen nicht bewältigt werden konnte, wurden zu diesem Zwecke noch die SWISSAIR, die Aero-Union sowie die Transair zugezogen. Als Sonderflüge ins Ausland wurden durchgeführt: Ein Leichen-transport von Zürich nach Lissabon sowie je ein Flug nach Paris und nach Romilly, wobei letzterer besonders erwähnt sei, da es sich um die dringliche Heimschaffung eines Schwerverletzten handelte. Erstmals wurde auch von unserer Gesellschaft ein Flugzeug zur Maikäferbekämpfung, durch Abstreuen von DDT-Pulver, eingesetzt. Ueber deren Durchführung wurde auch die Presse orientiert.

Folgende Zahlen orientieren über die Flugleistungen mit betriebs-eigenen Flugzeugen:

Rund-, Schul- und Photoflüge: 1169

Passagiere: 2777

Sonderflüge im In- und Ausland: 100

Passagiere: 259.

Diesen Flugleistungen von total 1269 Flügen entspricht eine Flugstundenzahl von 516 Stunden.

Kommerzielle Flüge fremder Gesellschaften waren total 214 mit 840 Passagieren zu verzeichnen.

Touristik- und Schulflüge wurden 12 920 durchgeführt wobei 7605 Passagiere befördert wurden.

Segelflüge. Im Segelflug ist mit 4503 Flügen (Vorjahr 5112) wieder eine abnehmende Aktivität festzustellen. Der Grund dafür dürfte wie schon im Vorjahr, in der noch anhaltenden Abwanderung der Flugsport-Interessenten vom Segelflug zum Motorflug, zu suchen sein.

Militärflüge. Im vergangenen Jahr wurden auf dem Flugplatz Bern-Belp 1678 Militärflüge absolviert.

Der Automobilverkehr wurde zur Hauptsache mit unserm neuen Autocar bewältigt, der mit Anhänger für den Gepäcktransport ausgerüstet die Kursfahrten bei Ankunft und Abgang der Verkehrsflugzeuge bewältigte. Mit den zusätzlichen Kursen am Morgen und Abend sowie den Fahrten an Sonntagen haben unsere Wagen im Berichtsjahr 58 544 Kilometer zurückgelegt.

Flugplatzanlagen. Der Flugplatz Bern-Belp hat 1948 keine baulichen Änderungen erfahren. Das Flugfeld konnte einschliesslich der im Vorjahr neu einbezogenen nordwestlichen Parzelle für Start und Landung freigegeben werden. Damit war die Möglichkeit geschaffen, unter normalen Wetterbedingungen auch Douglas-Verkehrsflugzeuge in Bern starten und landen zu lassen.

Mit Rücksicht auf die Platzbedürfnisse bei der Zollabfertigung der Ausland-Reisenden ist durch die Stadt der Zollraum in der einen Baracke erweitert und ein zusätzlicher kleiner Warteraum für die Flugpassagiere geschaffen worden. Damit konnte den dringendsten Platzbedürfnissen bei Ankunft und Abflug der Linienflugzeuge entsprochen werden, ohne dass erhebliche Kosten aufgewendet werden mussten.

Vor der Flugzeughalle II, wo die Sportflugzeuge untergebracht sind und über Sonntag immer ein zahlreiches Publikum anwesend ist, wurde ein besonderer Zuschauerraum geschaffen.

Die ausserhalb von Hindelbank im Jahre 1939 erstellte Peilstation, war von Anfang Juni bis Ende September wieder werktätlich in Betrieb und diente vorwiegend dem Funkverkehr mit den Flugzeugen der Fluglinien Bern—London und Bern—Brüssel.

Im grossen und ganzen hat sich im Berichtsjahr die Flugplatzanlage Bern-Belp für Start und Landung von Linienflugzeugen der Type Douglas DC 3 bewährt. Trotz des ausserordentlich schlechten und nassen Sommers war das Flugfeld bis auf einen einzigen Tag für Start und Landung der 12 Tonnen schweren Flugzeuge in genügend gutem Zustand, wenn auch zeitweilig natürlich stark aufgeweicht. Die Betriebserfahrungen lehrten dagegen, dass es dringlich wünschbar wäre, sofern eine Kunstpiste nicht bald erstellt

werden kann, wenigstens in der südöstlichen Richtung die vorgesehene Verlängerung des Terrains um 200 Meter zu realisieren. Das in Frage stehende Areal ist bereits im Besitze der Stadt, muss jedoch noch ausplaniert werden. Die jetzt mit 850 Meter äusserst knapp bemessene Länge des Flugfeldes könnte durch eine solche Erweiterung auf 1000 Meter gebracht werden, womit für den Start und die Landung der Verkehrsflugzeuge wesentlich bessere Voraussetzungen geschaffen werden können, als sie heute noch existieren.

Von der betrieblichen Seite hat sich das Fehlen einer Halle zum Einstellen von 2 oder 3 Douglas-DC-3-Flugzeugen recht nachteilig ausgewirkt, weil sämtliche technische Kontrollen an den Verkehrsflugzeugen im Freien durchgeführt werden mussten. Dies war für das technische Personal bei dem vorherrschenden Regenwetter oft eine schwierige Aufgabe, die dadurch nicht erleichtert wurde, dass die Arbeiten vorwiegend bei Nacht und mit behelfsmässiger Beleuchtung ausgeführt werden mussten.

Dass die alten Baracken für die Abfertigung der Reisenden erst nach einem weiteren «Anbau» und verschiedenen internen Modernisierungen weiter verwendet werden konnten, wurde bereits erwähnt. Es ist bedauerlich, dass infolge der jetzigen Situation immer wieder Mittel für provisorische bauliche Massnahmen aufgewendet werden müssen, statt für eine einheitliche bauliche Gestaltung eingesetzt werden zu können.

Flugzeug- und Wagenpark. Durch die Uebernahme der der «Alpar AG.» noch verbliebenen Flugzeuge hat sich im Berichtsjahr unser Flugzeugpark wesentlich vergrössert und umfasste auf Jahresende:

ein zweimotoriges Flugzeug, FK 50, HB-AMA, für 8—10 Passagiere,
ein einmotoriges Flugzeug, Fokker F XI, für 4—5 Passagiere,
ein einmotoriges Flugzeug, de Havilland Leopard, für 2 Passagiere,
ein einmotoriges Flugzeug, Piper L 14, für 1 Passagier.

Zu Anfang des Jahres hatten wir ausserdem das Spezialflugzeug «Pelikan» (HB-AEP) in Betrieb, das aber am 13. Juni bei einem Flugtag einen Unfall erlitt und dabei so stark beschädigt wurde,

dass es abgeschrieben werden musste. Der Schaden wurde weitgehend durch die Versicherung gedeckt.

Das Fokkerflugzeug wurde bereits im Jahre 1929 in Dienst genommen und hat sich in seinen 20 Lebensjahren im Dienste der ALPAR AG. in jeder Beziehung bewährt. Es muss aber auf Ende des kommenden Jahres wegen Ueberalterung aus dem Flugbetrieb genommen werden. Wenn auch die Flugzeugzelle (Tragflächen und Rumpf) sich noch in durchaus einwandfreiem Zustande befinden, so ist dieser Flugzeugtyp heute doch weitgehend veraltet und der darauf montierte Motor am Ende seiner Laufzeit angelangt. Ausserdem sind Ersatzteile nicht mehr erhältlich. Das Flugzeug hat bis Ende des Berichtsjahres 13 447 Flüge in 5695 Flugstunden ausgeführt, ohne je den geringsten Unfall erlitten zu haben.

Die übrigen drei Flugzeuge stammen aus den Jahren 1934 bis 1938 und werden noch während mehrerer Jahre gute Dienste leisten können. Für den Ausfall des Spezialflugzeuges «Pelikan» und die Ausserdienstsetzung des Fokker-Flugzeuges muss dagegen auf Sommer 1949 Ersatz beschafft werden.

Der Wagenpark hat durch die Einstellung eines Ford-Cars mit 26 Sitzplätzen, der 1947 bestellt worden war, eine dringend notwendige Erweiterung erfahren. Dieser bei einer Berner Firma karossierte Car wurde noch gerade früh genug geliefert, um für die Kursfahrten auf Abflug und Ankunft der Fluglinien ab Juni eingesetzt werden zu können. Er hat sich im ersten Betriebsjahr im grossen und ganzen bewährt.

Der aus dem Jahre 1934 stammende erste Omnibus, der bis jetzt total 186 000 Kilometer geleistet hat, kann nur noch zu gelegentlichen Fahrten verwendet werden, weil er immer wieder technische Störungen erleidet, die als «Alterserscheinungen» taxiert werden müssen. Mit dem weiteren Ausbau des Fluglinienverkehrs wird ein Ersatz dieses Omnibusses nicht zu umgehen sein.

Finanzielles

Die Betriebsrechnung des Jahres 1948 ist entsprechend den verschiedenen Aufgabengebieten unserer Gesellschaft gegliedert worden. Mit Rücksicht auf die kurze Betriebsdauer des Flugliniendienstes von nur drei Monaten und die relativ niedrige Zahl der Flugkurse (160) kann der Rechnungsabschluss als befriedigend bezeichnet werden, wenn es auch nicht gelang für Abschreibungen und Verzinsung des Kapitals einen Betriebs-Ueberschuss zu erzielen.

Die Beiträge von Stadt und Kanton Bern sind zum überwiegenden Teil für die Deckung der Kosten der Abteilung Flugpolizei und Flug-sicherung verwendet worden und haben hier ausgesprochen den Charakter von Entschädigungen für Leistungen unserer Gesellschaft im Auftrage der öffentlichen Hand.

Ausblick

Wir haben unsere Anstrengungen im Berichtsjahre auf zwei wesentliche Probleme konzentriert: Den Einbezug von Bern in das Netz internationaler Fluglinien und die Lösung der Flugplatzfrage. Auch für die unmittelbar kommende Zeit werden uns diese beiden Probleme vorwiegend beschäftigen müssen.

Wenn es auch gelungen ist, Bern in den kontinentalen europäischen Luftverkehr wenigstens während des Sommers einzuschalten, so dürfen wir uns damit keineswegs zufrieden geben. Es muss weiter unser aktives Bestreben sein, die Zahl der Flugstrecken ab Bern dem tatsächlich vorhandenen Verkehrsbedürfnis anzupassen und eine Vermehrung der Flugverbindungen anzustreben.

Sodann müssen wir die Lösung der Flugplatzfrage zu erreichen trachten. Ob dabei endgültig ein Ausbau vom Belpmoos zur Ausführung vorgeschlagen wird oder ob gänzlich neue Projekte in Er-

wägung gezogen werden sollen, werden die nach verschiedenen Richtungen eingeleiteten Studien und Vorarbeiten abzuklären haben. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche Geländestudien und Wetterbeobachtungen durchgeführt. Es ist jedenfalls sorgfältig abzuwägen, wie weit Bern gewillt ist, für die Entwicklung des Fluglinienverkehrs Mittel zur Verfügung zu stellen. Dass hierbei die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs für ein Wirtschaftsgebiet wie Bern in all ihren Auswirkungen richtig erkannt werden muss, ist Voraussetzung für das Treffen von Dispositionen, welche sich auf Jahrzehnte hinaus für die künftige bernische Luftverkehrspolitik massgeblich auswirken müssen. Wir geben der Ueberzeugung Ausdruck, dass in Zusammenarbeit mit den interessierten Wirtschaftskreisen und den Behörden sowie mit aktiver Unterstützung der Presse die Flugplatzfrage in finanziell tragbarer und damit wirtschaftlich zu verantwortender Weise gelöst werden kann.

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1948

<i>Einnahmen:</i>		Fr.
1. Vermietungen und Gebühren		46 192.65
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)		—
3. Flugsicherungsdienst (Funk- und Peilbetrieb)		—
4. Technischer Betrieb (Aufträge und Kommissionen)		37 144.49
5. Autoverkehr, Betriebserträge und Vergütungen		22 257.35
6. Flugbetrieb, Rund- und Sonderflüge	77 159.05	
Abfertigungen und Diverses	16 630.45	93 789.50
7. Beitrag der Stadt Bern		120 000.—
Beitrag des Kantons Bern		40 000.—
8. Ausgaben-Überschuss		2 465.98
		<u>361 849.97</u>

<i>Ausgaben:</i>		Fr.
1. Flugplatzbetrieb, Pacht und Unterhalt		47 001.73
Abschreibungen		4 000.—
2. Flugpolizeidienst, Personal- und Betriebskosten		59 557.09
3. Flugsicherungsdienst, Personal- und Betriebskosten		39 907.54
Mieten und Abschreibungen auf Apparaturen		7 500.—
4. Technischer Betrieb, Personal- und Betriebskosten		61 997.18
5. Autoverkehr, Personal- und Betriebskosten		31 553.10
Abschreibungen		4 000.—
6. Flugbetrieb, Personal- und Betriebskosten		103 333.33
Abschreibungen		3 000.—
		<u>361 849.97</u>

Bilanz per 31. Dezember 1948

<i>Aktiven:</i>		Fr.
1. Kassa		3 067.99
2. Postcheck		13 923.82
3. Banken		1 502.—
4. Wertschriften		10 972.—
5. Flugzeuge und Automobile		62 266.95
6. Maschinen und Betriebseinrichtungen		242.55
7. Büroeinrichtungen und Mobilien		8 866.05
8. Tankanlage		7 380.20
9. Flugzeughalle II		97 912.35
10. Funkstation		1 814.75
11. Materiallager		24 080.50
12. Debitoren		50 582.41
13. Ausgabenüberschuss 1948:	2 465.98	
Abzug Einnahmenüberschuss 1947:	— 384.32	2 081.66
		<u>284 693.23</u>

<i>Passiven:</i>		Fr.
1. Kapital		112 900.—
2. Tilgungsfonds		43 396.84
3. Kreditoren		76 796.39
4. Darlehen der Stadt Bern		51 600.—
		<u>284 693.23</u>

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der Generalversammlung der Aktionäre folgende Anträge zur Beschlussfassung:

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1948 mit der Bilanz auf 31. Dezember 1948 heidseitig mit je Fr. 284 693.23 abschliessend, zu genehmigen,
2. den Verlust des Berichtsjahres von Fr. 2 465.98 mit dem Gewinn des Jahres 1947 von Fr. 384.32 zu verrechnen und den Saldo von Fr. 2 081.66 auf neue Rechnung vorzutragen, und
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, 31. Mai 1949.

Flugplatz- und Fluggesellschaft AG. Bern

Namens des Verwaltungsrates:

der Präsident:

F. Raaflaub

der Direktor:

H. Aeschbacher

Bericht der Kontrollstelle

Die für das Jahr 1948 gewählte Kontrollstelle der *Flugplatz- und Fluggesellschaft AG. Bern*, in Bern, hat heute deren auf 31. Dezember 1948 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft. Die Prüfung hat ergeben:

1. Dass die vorliegende Rechnung mit den Kontenblättern übereinstimmt.
2. Dass umfangreiche Stichproben zwischen den getroffenen Buchungen und den dazu gehörenden Belegen lückenlose Übereinstimmung ergaben; dass

3. die in der Bilanz aufgeführten Wertbestände vorhanden und richtig bewertet sind. Verschiedene organisatorische Massnahmen, wie die Statuten vom 23. Dezember 1947 sie vorsehen (Inventar usw.) befinden sich in Vorbereitung.
4. Dass die nach kaufmännischen Grundsätzen ordnungsgemäss geführte Buchhaltung ein klares Bild über den Geschäftsgang und die Vermögenslage der Gesellschaft gibt.

Gestützt auf diese Feststellungen beantragen wir der Generalversammlung die Genehmigung der einen Ausgaben-Ueberschuss von Fr. 2 465.98 aufweisenden Gewinn- und Verlustrechnung und der aktiv und passiv mit Fr. 284 693.23 abschliessenden Bilanz. Ferner empfehlen wir Dechargeerteilung an die leitenden Organe der Gesellschaft.

Dem Antrag des Verwaltungsrates, es sei der restanzliche Passivsaldo von Fr. 2 081.66 auf neue Rechnung vorzutragen, stimmen wir zu.

Bern, 9. Juni 1949.

Die Kontrollstelle:

sig. *F. Althaus*

sig. *Hs. Steiner*

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	—	—	—	—	—	—
1948	15. VI. — 18. IX.	160	1770	482	89	31 376

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	1 146	11 360	475
1945	107	1 835	12 455	469
1946	1497	14 039	7 612	10 321
1947	1707	18 536	5 112	10 506
1948	1037	14 826	4 503	10 730