

FLUGPLATZ- UND FLUGGESELLSCHAFT AG.
BERN

EINUNDZWANZIGSTER

JAHRESBERICHT

1949

Organe 1949

Verwaltungsrat

Präsident: *F. Raaflaub*, alt Gemeinderat, Bern
Vizepräsident: *P. Cardinaux*, Direktor, Bern
Mitglieder: *S. Brawand*, Regierungsrat, Bern
Ed. Büchler, Buchdrucker, Bern
Dr. E. Freimüller, Gemeinderat, Bern
J. Gauer, Hotelier, Bern
W. Hörning, Kaufmann, Bern
H. Hubacher, Gemeinderat, Bern
R. Kuhn, Gemeinderat, Bern
Dr. Ch. Moser, Abteilungschef, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
Th. Stoffer, Gemeinderat, Thun

Kontrollstelle

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

Direktion

Direktor: *Dr. H. Aeschbacher*, Bern

Mit dem Jahre 1949 kann der Flugplatz Bern auf eine Betriebszeit von 21 Jahren zurückblicken. Es darf dabei festgestellt werden, daß das 21. Betriebsjahr für Bern weitere Fortschritte im internationalen Luftverkehr mit sich brachte, denn sowohl die Frequenz auf den regelmäßigen Fluglinien wie die Transporte bei kommerziellen Sonderflügen haben gegenüber dem vorhergehenden Jahr erheblich zugenommen.

Verwaltung

Die erste ordentliche Generalversammlung der Aktionäre unserer Gesellschaft ist am 27. Juni in Bern abgehalten worden. Nach Genehmigung von Jahresbericht und Jahresrechnung für 1948 wurde der vom Verwaltungsrat vorgeschlagenen Kapitalerhöhung von Fr. 112 900.— auf Fr. 210 000.— einmütig zugestimmt und anschließend Neuwahlen in den Verwaltungsrat vorgenommen. Zu den bisherigen Mitgliedern sind als neue Verwaltungsräte einstimmig gewählt worden die Herren:

Regierungsrat S. Brawand als Vertreter des Regierungsrates des Kantons Bern,
Gemeinderat Dr. E. Freimüller als Vertreter des Gemeinderates der Stadt Bern,
Gemeinderat R. Kuhn als Vertreter des Gemeinderates der Stadt Bern,
Buchdrucker Eduard Büchler als Vertreter von Handel und Industrie,
Hotelier J. Gauer als Vertreter der stadtbernischen Hotellerie.

Die verschiedenen laufenden Geschäfte hat der Verwaltungsrat in sechs Sitzungen behandelt, wobei die Flugplatzfrage, als im Vordergrund stehend, den Verwaltungsrat an verschiedenen Sitzungen beschäftigte. An seiner Sitzung vom 29. September hat der Verwal-

tungsrat sodann eine Kommission bestellt, welche mit der Ausarbeitung eines Flugplatzprojektes und dessen Finanzierung beauftragt wurde. Die Leitung dieser Kommission ist Herrn Ed. Büchler übertragen worden. Die Kommission hat ihre Arbeiten unverzüglich aufgenommen.

Betrieb

a) Fluglinienverkehr

Im Berichtsjahre sind die regelmäßigen internationalen Flugverbindungen ab Bern weiter ausgebaut worden. Die Swissair-Fluglinie Bern—London wurde vom 15. Mai bis 1. Oktober und die Sabena-Fluglinie Bern—Brüssel vom 16. Mai bis 1. Oktober betrieben. Beide Linien standen demnach $4\frac{1}{2}$ Monate (1948: 3 Monate) im Betrieb. Während die Linie mit Brüssel dreimal in der Woche (wie im Vorjahr) befliegen worden ist, erfuhr die Zahl der Flugkurse nach London in Berücksichtigung der guten Platzbelegungen vom Sommer 1948 eine beachtliche Erhöhung auf sieben Kurse in jeder Richtung pro Woche (1948: 3 Kurse).

Die von Seiten der Öffentlichkeit immer wieder gewünschte Flugverbindung Bern—Paris hat sich leider auch 1949 noch nicht verwirklichen lassen, wofür nicht zuletzt die ungünstige Devisensituation mitverantwortlich ist.

Die beiden Fluglinien Bern—London und Bern—Brüssel hatten während des ganzen Sommers keinen Kursausfall zu verzeichnen, so daß die Regelmäßigkeit das erfreuliche Resultat von 100 % erreichte. Dies ist allerdings zu einem nicht geringen Teil dem andauernd günstigen und stabilen Sommerwetter zuzuschreiben. Die ausgezeichnete Arbeit der Besatzungen sowie der Beamten der Peilstation sei hier lobend erwähnt. In gewohnter Weise hat der durch die Radio-Schweiz AG. betreute Flugsicherungsdienst mit großer Zuverlässigkeit seine Aufgabe tadellos erfüllt.

Über die Betriebsergebnisse des Fluglinienverkehrs können über die statistischen Angaben hinaus noch folgende Einzelheiten bekannt gegeben werden:

a) Fluglinie London—Bern—London

Die Zahl der eigentlichen Kursflüge betrug 267. Außerdem wurden von der Swissair 53 Verdichtungsflüge eingeschaltet, um während der Hochsaison der starken Platznachfrage am Wochenende genügen zu können. Die gesamte Kurszahl betrug demnach 320. An Passagieren wurden total 4005 Personen befördert, dazu 67,7 Tonnen Gepäck und ferner 2,5 Tonnen Fracht und 1,9 Tonnen Post. Die Ausnützung der verfügbaren Tonnage erreichte 70 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Transportleistung um fast das Dreifache angestiegen.

b) Fluglinie Brüssel—Bern—Brüssel

Die Zahl der Kursflüge betrug 120. Die Flüge wurden nicht mehr direkt, wie 1948, sondern mit einem Zwischenhalt in Basel durchgeführt.

Die Zahl der beförderten Passagiere erreichte 439 Personen. Außerdem wurden 4,7 Tonnen Gepäck, 2,3 Tonnen Fracht und 0,3 Tonnen Post transportiert. Die für Bern verfügbare Tonnage war zu 36 % ausgenützt. Die Transportleistung ist auf dieser Fluglinie im Vergleich zum Vorjahr um ein Weniges gestiegen. Der Grund für die langsame Entwicklung dieser Flugverbindung muß vor allem im allgemeinen Rückgang des Fremdenzustroms von Belgien nach der Schweiz und in einer starken Vermehrung der belgischen Autotouristen in der Schweiz gesucht werden. Eine Rolle spielt auch, daß der Flugpreis Brüssel—Bern im Verhältnis zum Zeitgewinn, den das Flugzeug gegenüber den Bodentransportmitteln auf dieser relativ kurzen Strecke vermittelt, zu hoch ist.

Die Tarifierabsetzungen, welche im Zusammenhang mit den Währungsabwertungen in zahlreichen Ländern im Herbst von der IATA beschlossen wurden, dürften sich auf den kontinentalen Fluglinien und besonders im Flugreiseverkehr über kürzere Distanzen günstig auswirken, soweit es sich um Reisen von der Schweiz aus handelt.

b) Gewerbsmäßige Flüge außer dem Linienverkehr

Darf schon das Ergebnis des regelmäßigen Fluglinienverkehrs im Berichtsjahr als befriedigend bezeichnet werden, so ist weiterhin die erfreuliche Tatsache zu konstatieren, daß auch die gewerbsmäßigen Flugtransporte auf dem Gebiete des Warenverkehrs eine Belebung erfahren haben. Bei derartigen Flügen sind 1949 allein 81,2 Tonnen Maschinen und Edelmetalle in Bern eingetroffen oder von hier abgegangen. Auch bei diesen Transporten wurden ausschließlich Flugzeuge des Typs Dakota (Transportausführung der Douglas DC 3) verwendet, wobei neben der Swissair verschiedene ausländische Gesellschaften an diesen Spezialflügen beteiligt waren.

Mit unseren eigenen Flugzeugen sind im Laufe des Berichtsjahres wiederum vorwiegend Rund- und Alpenflüge ausgeführt worden. Dank des andauernd schönen Wetters verzeichnen die Alpenflüge gegenüber dem Vorjahr eine merkbare Zunahme.

Außer den Flügen ab Flugplatz Bern haben wir uns mit einzelnen Flugzeugen auch an auswärtigen Flugveranstaltungen beteiligt. So führten wir Passagierflüge anlässlich von Flugtagen durch in Konolfingen, Kirchberg, Lausanne, Avenches, Schüpfheim, Mauß, Langenthal, Dübendorf. Dieses Tätigkeitsgebiet haben wir jedoch wegen Mangels an geeignetem Flugmaterial nicht besonders aktiv bearbeitet.

Auf dem Flugplatz Bern fand im Berichtsjahr ein größerer Anlaß statt, als am 21./22. Mai eine private Organisation für ihre Mitglieder verbilligte Rundflüge unter unserer Mitwirkung unternahm. Bei diesem Anlaß wurden kurze «Lufttaufe-Flüge» ausgeführt, an welchen total 1031 Personen teilnahmen.

Anfang August gelangte das im Frühjahr bestellte neue Taxiflugzeug Typ Cessna 195 zur Ablieferung. Dieses Flugzeug war nach einer eingehenden Prüfung der in Frage kommenden Typen und nach durchgeführten Flugversuchen angekauft worden, und wir waren damit in die Lage versetzt, erneut an die Anführung von größeren Auslandsflügen herantreten zu können. In der zweiten Jahreshälfte konnten solche Flüge auf Bestellung nach Nizza, Turin, Brüssel und Valencia unternommen werden.

Die gesamten Flugleistungen unserer Flugzeuge lassen sich in folgenden Zahlen zusammenfassen:

Flüge	1341	(1269)
Passagiere	3440	(3036)
Flugstunden	528	(516)

Wie in frühern Jahren, so entfalteten auch 1949 die Privat- und Militärflieger in Bern eine recht rege Tätigkeit. So sind von den Privatpiloten 3568 Flüge mit 3639 Passagieren durchgeführt worden, während 8000 Schul- und Trainingsflüge mit 3703 Insassen, ferner 5001 Segelflüge und 1254 Flüge von Militärpiloten zu verzeichnen sind.

Die rückläufige Bewegung im Schulungs- und Touristikflug hat bereits vor Jahresfrist eingesetzt und im Berichtsjahr ihre Fortsetzung gefunden. Es handelt sich hier nicht etwa um eine lokal-bernerische, sondern um eine gesamtschweizerische Erscheinung, die auf zunehmende Zurückhaltung derjenigen Kreise zurückgeführt werden muß, welche dank billiger Flugzeugpreise erwarteten, auf die Dauer mit niedrigen Flugtarifen für Schulung und Miete von Kleinflugzeugen rechnen zu können, eine Annahme, die sich als irrig herausstellte.

Der Automobilverkehr zwischen Stadt und Flugplatz wurde im wesentlichen durch unsern neuen Autobus bewältigt. Für die Transporte von Passagieren auf den Verdichtungskursen mit London waren wir jedoch auf die Charterung von Stadtomnibussen angewiesen.

Dank dem Entgegenkommen der Direktion der Städtischen Verkehrsbetriebe hat sich auf diese Weise der Autoverkehr in jeder Beziehung reibungslos abwickeln lassen.

Mit den betriebseigenen Wagen wurden im Berichtsjahr 44400 km gefahren.

c) Flugplatzanlage

Im Berichtsjahre hat die Flugplatzanlage keine Änderung oder Erweiterung erfahren. Die Verlängerung der Landepiste, die aus Sicherheitsgründen dringlich erforderlich ist, kann dank des Entgegenkommens der Behörden 1950 in Angriff genommen werden.

Um eine aus Gründen der Betriebssicherheit erforderliche anderweitige Unterbringung der großen Tankwagen, die bisher in der Flugzeughalle eingestellt werden mußten, zu ermöglichen, wurde bei der Liquidation der KABA eine kleine Halle angekauft, die bei uns als Garage und Halle Verwendung finden kann, im Berichtsjahre jedoch nicht mehr aufgestellt werden konnte.

Die Peilstation in Hindelbank war ab Anfang Mai bis Jahresende im Betrieb; außer für den Peildienst der Linienverkehrsflugzeuge sorgte die Station besonders in den Herbst- und Wintermonaten auch für Wetterbeobachtungen, welche im Hinblick auf die Studien für die Schaffung eines neuen Verkehrsflugplatzes wertvoll sind.

Der Flugplatz Bern-Belp hat sich im Sommer 1949, nicht zuletzt dank dem andauernd schönen Wetter, für Start und Landung der Linienflugzeuge gut bewährt, und es sind infolge der günstigen Witterungsverhältnisse keine Schwierigkeiten mit der Naturpiste aufgetreten. Allerdings hat sich diese in einem Falle, als ein 16 Tonnen schweres Flugzeug aus dem Auslande mit voller Ladung wiederum starten wollte, eindeutig als zu kurz erwiesen.

Durch Erstellung der bereits erwähnten kleinen Halle hoffen wir genügend Raum schaffen zu können, um gelegentlich wenigstens ein Douglas-DC-3-Flugzeug auf dem Flugplatz der Bundesstadt garagieren zu können, so daß die technischen Unterhaltsarbeiten an diesen großen Flugzeugen nicht mehr bei jedem Wetter im Freien ausgeführt werden müssen.

An der Baracke für die Passagierabfertigung und dem Restaurant sind im Berichtsjahr keine baulichen Änderungen vorgenommen worden. Die beiden Baracken genügten räumlich noch sehr knapp ihrem Zwecke, weil Warteräume fehlen. Diese «provisorischen» Baracken stehen nun seit 20 Jahren auf dem Flugplatz und werden mit jedem Jahre baufälliger.

d) Flugzeug- und Wagenpark

Als Ersatz des Passagierflugzeuges Fokker konnte, wie vorgängig erwähnt, ein neues Hochdecker-Flugzeug vom Typ Cessna 195 in Betrieb genommen werden. Dieses neue Flugzeug, welches in Kisten verpackt in Bern eintraf und von uns aufmontiert wurde, ist ganz in Metall gebaut, verfügt über einen Motor von 300 PS und kann mit vier Passagieren an Bord Distanzen bis zu 1000 km zurücklegen. Die Reisegeschwindigkeit beträgt 260 km in der Stunde. Auch das Steigvermögen dieses Flugzeuges ist gut, und es werden mühelos Flughöhen bis zu 5500 m erreicht.

Die Herstellerwerke Cessna befinden sich in Wichita (USA) und gehören zu den wenigen amerikanischen Flugzeugfabriken, welche seit Jahren eine große Produktion an Zivilflugzeugen der kleinern Kategorien aufweisen. Die bisherigen Erfahrungen mit der Cessna 195 auf Alpenflügen und auf Auslandsflügen waren in jeder Beziehung zufriedenstellend.

Der Wagenpark hat im Berichtsjahre keine Änderung erfahren.

Finanzielles

Aus der im Anhang zum Bericht wiedergegebenen Betriebsrechnung geht hervor, daß gegenüber dem Vorjahr verschiedene Kostenpositionen gestiegen sind, was mit den erforderlichen Mehraufwendungen infolge der verlängerten Flugsaison im Linienverkehr einerseits und mit erhöhtem Abschreibungsbedarf andererseits zusammenhängt. Trotzdem die Abschreibungen nicht im vollen Umfange vorgenommen wurden, war es nicht möglich, einen Betriebsüberschuß zu erzielen, weil es nicht gelang, die Betriebserträge so zu steigern, daß ein Kostenausgleich bei den niedrigeren Betriebsbeiträgen möglich gewesen wäre, der für eine Dividende an das Aktienkapital hätte verwendet werden können.

Ausblick

Wir wiesen im Bericht des Vorjahres auf die zwei wichtigsten Probleme hin, nämlich den Einbezug von Bern in den internationalen Luftverkehr und die Lösung der Flugplatzfrage.

Es läßt sich feststellen, daß im Jahre 1949 gewisse Fortschritte erzielt wurden, die uns veranlassen müssen, weiterhin tatkräftig in der eingeschlagenen Richtung fortzuarbeiten.

Was die Ausdehnung des Berner Flugliniennetzes anbetrifft, so sind wir uns allerdings klar, daß diesen Bestrebungen so lange eine natürliche Grenze gesetzt ist, als keine Flugplatzanlage besteht, die den heutigen Anforderungen zu genügen vermag. So war es z. B. bisher nicht möglich, Bern in den Winterluftverkehr mit London einzuschalten, obschon hierfür allseitig ein großes Interesse festgestellt werden kann.

Die Flugplatzfrage als solche beschäftigt unsere Gesellschaft intensiv. Wenn wir auch im jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Vorschläge machen können, so haben uns die Vorarbeiten doch ein gutes Stück vorwärtsgebracht. Es darf erwartet werden, daß es gelingen werde, die in der Öffentlichkeit lebhaft diskutierte «Berner Flugplatzfrage» einer allseitig befriedigenden Lösung entgegenzuführen. Dies ist nicht zuletzt auch im Interesse unserer Gesellschaft notwendig, weil erst dann eine Betriebsgrundlage gefunden werden kann, die eine wirtschaftlich tragbare Entwicklung des Linienluftverkehrs mit Bern und unseres eigenen Betriebes ermöglicht.

**Flugplatz Bern-Belp
Verkehrsausweis 1949**

	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Gepäck kg	Post kg	Fracht kg
1. <i>Linienverkehr</i>	429	4 325	69 815	1 708	4 704
2. <i>Sonderkurse</i> (gewerbsmäßig)	238	597	5 815	947	82 209
3. <i>Rundflüge</i> (gewerbsmäßig)	826	2 818			
4. <i>Privatflüge</i>	3 568	3 639			
5. <i>Schulflüge</i>	4 436	2 160			
6. <i>Trainingsflüge</i>	3 572	1 543			
7. <i>Militärflüge</i>	1 254				
8. <i>Segelflüge</i> (Schulung und Training)	5 001				
Gesamttotal	19 324	15 082	75 630	2 655	86 913

Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1949

Einnahmen:

1. Vermietungen und Gebühren	52 201.30
2. Flugpolizeidienst (Platzpolizei)	—
3. Flugsicherungsdienst (Funk- und Peilbetrieb)	—
4. Technischer Betrieb (Aufträge und Kommissionen) .	59 518.71
5. Autoverkehr, Betriebserträge und Vergütungen	38 241.60
6. Flugbetrieb, Rund- und Sonderflüge	73 057.86
Abfertigungen	20 159.90
7. Diverse Erträge	5 974.30
Entnahme aus Tilgungsfonds	19 600.—
8. Beitrag der Stadt Bern	148 610.—
Beitrag des Kantons Bern	74 305.—
	491 668.67

Ausgaben:

1. Flugplatzbetrieb, Pacht und Unterhalt ..	56 650.91
Abschreibungen	2 300.—
2. Flugpolizeidienst, Personal und Betriebskosten	76 223.49
3. Flugsicherungsdienst, Personal- und Betriebskosten	47 453.82
Abschreibungen	10 300.—
4. Technischer Betrieb, Personal- und Betriebskosten	91 913.92
Abschreibungen	20 800.—
5. Autoverkehr, Personal- und Betriebskosten	38 999.—
Abschreibungen	14 700.—
6. Flugbetrieb, Personal- und Betriebskosten	89 501.68
Abschreibungen	21 000.—
7. Darlehenszinsen und Projektkosten	21 756.15
8. Einnahmenüberschuß	69.70
	491 668.67

Bilanz per 31. Dezember 1949

Aktiven:

1. Kassa	9 441.13	
2. Postcheck	9 617.55	
3. Banken	23 946.—	
4. Wertschriften	4 642.—	
5. Flugzeugpark ¹	119 623.45	
6. Automobile ²	58 953.—	
7. Maschinen ³	113 771.45	
8. Büroeinrichtungen und Mobiliar ³	52 010.35	
9. Tankanlage	6 680.20	
10. Flugzeughalle II ⁴	96 312.35	
11. Funkstation ⁵	41 567.80	
12. Materiallager	21 680.50	
13. Debitoren	139 749.56	
Transitorische	15 571.10	155 320.66
14. Ausgabenüberschuß 1948	2 081.66	
Abzüglich Einnahmenüberschuß 1949 ...	69.70	2 011.96
		<u>715 578.40</u>

Passiven:

1. Kapital	210 000.—
2. Tilgungsfonds	23 796.84
3. Kredit Schweiz. Volksbank	308 094.—
4. Kreditoren	111 067.56
Transitorische	14 100.—
5. Darlehen der Stadt Bern	48 520.—
	<u>715 578.40</u>

¹ Versicherungswert Fr. 185 000.—

² Versicherungswert Fr. 66 000.—

³ Versicherungswert Fr. 265 000.—

⁴ Versicherungswert Fr. 119 700.—

⁵ Versicherungswert Fr. 91 200.—

Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

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

1. den Jahresbericht und die Jahresrechnung pro 1949 zu genehmigen,
2. den Einnahmenüberschuß des Berichtsjahres von Fr. 69.70 zur Reduktion des Verlustvortrages des Vorjahres von Fr. 2081.66 zu verwenden,
3. den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Bern, 18. April 1950.

Flugplatz- und Fluggesellschaft AG. Bern
Namens des Verwaltungsrates,

der Präsident:
F. Raaflaub.

der Direktor:
H. Aeschbacher.

Bericht der Kontrollstelle

Die unterzeichneten Rechnungsrevisoren der
Flugplatz- und Fluggesellschaft AG. Bern,
in Bern, haben deren auf 31. Dezember 1949 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft.

Sie stellen fest, daß dieselbe richtig ist und mit den ihnen vorgelegten Büchern übereinstimmt. Ebenso überzeugten sie sich an Hand zahlreicher Stichproben von der Übereinstimmung zwischen den Buchungen und den dazu gehörenden Belegen. Die in der Bilanz aktivierten Wertbestände sind vorhanden und entsprechen in ihrer Bewertung den kaufmännischen Grundsätzen. Die Buchführung ist eine geordnete und ermöglicht einen klaren Überblick sowohl über die Geschäftsführung als über die Vermögenslage der

Gesellschaft. Auf alle Fragen wurde ihnen erschöpfend Auskunft erteilt.

Gestützt auf diesen Befund beantragen sie der Generalversammlung:

1. Vorbehaltlose Genehmigung der einen Einnahmenüberschuß von Fr. 69.70 aufweisenden Gewinn- und Verlustrechnung und der in Aktiven und Passiven mit Fr. 715 578.40 abschließenden Bilanz.
2. Verwendung des Einnahmenüberschusses von Fr. 69.70 zur Reduktion des Verlustvortrages vom Vorjahr.
3. Dechargeerteilung an die Verwaltungsorgane der Gesellschaft.

Bern, 25. April 1950.

Die Rechnungsrevisoren:

F. O. Althaus.
A. Häuptli.