

Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 48 (1965-1966)

Artikel: Aufbau, Wesen und Ziele des schweizerischen Luftverkehrs
Autor: Haas, H. / Schwabe, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324077>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nachdem ein Berner – Karl Viktor von Bonstetten – 1799 als Erster die Idee des Freilichtmuseums verbreitet hatte und nachdem im Ausland zahlreiche solcher Museen mit Erfolg aufgebaut wurden und stets noch werden, dürfte auch für unser Land trotz der finanziellen Schwierigkeiten die Zeit jetzt reif sein. Nach den Plänen Gschwends soll die Eröffnung in drei Jahren erfolgen, der Endausbau aber in etwa zwölf Jahren erreicht sein. Die Einwände sind ungefähr dieselben, wie sie 1890 gegen das damals geplante Schweizerische Landesmuseum vorgebracht wurden! Dem Kanton Bern bietet sich hier eine dankbare Aufgabe kultureller Art. Das Schweizerische Freilichtmuseum wird kein Kitsch, keine Verniedlichung, kein touristischer Rummelplatz werden, sondern ein wissenschaftliches Museum, eine Stätte der Forschung und der Besinnung. Freilichtmuseum und aktiver Heimschutz werden sich in ihrer gemeinsamen werterhaltenden Tätigkeit gegenseitig fruchtbar ergänzen.

H. Heller

AUFBAU, WESEN UND ZIELE DES SCHWEIZERISCHEN LUFTVERKEHRS

Vortrag von Herrn Dr. H. Haas, Zürich, am 6. Dezember 1966

Trotz der engen schweizerischen Grenzen verfügt die Swissair, seit dem Jahr 1947 eine als gemischtwirtschaftliches nationales Unternehmen organisierte Luftverkehrsgesellschaft, über ein Luftverkehrspotential, das durch die hochentwickelte Industrie, den Handel, das Bank- und Versicherungswesen unseres Landes sowie durch den Tourismus aufgewertet wird. Als Binnenland muß die Schweiz am Luftverkehr aktiv teilnehmen, um der wirtschaftlichen Isolation zu entgehen.

Wenn infolge der Kleinheit unseres Landes die schweizerische nationale Luftverkehrsgesellschaft nicht zu den wirklich Großen gehören kann, so stehen doch einer tüchtigen, initiativen Unternehmung Möglichkeiten offen, wie sie in andern Ländern von vergleichbarer Bodenfläche und Bevölkerungszahl nicht ohne weiteres anzutreffen sind.

Dank dem Weitblick der Eidgenossenschaft, die bereits im Jahr 1945 ein großzügiges Flughafenprogramm aufstellte, und der Initiative und Tatkraft der Kantone Genf, Zürich und Basel verfügt die Schweiz heute über drei internationale Flughäfen, die einen bedeutenden Verkehr bewältigen können. Neue Aufgaben stehen aber bevor: das dringliche Problem stellt sich auf dem Gebiet des Frachtkumschlags. Moderne Großfrachtflugzeuge können nur erfolgreich eingesetzt werden, wenn für den Umschlag am Boden großzügig dimensionierte, weitgehend mechanisierte Einrichtungen zur Verfügung stehen. Noch größere Probleme wird die Umstellung der bestehenden Anlagen auf die sogenannten « Jumbo-Jets » – Flugzeuge mit 400 oder mehr Passagieren – und später auf die Überschall-Verkehrsflugzeuge mit sich bringen.

Die Swissair, die im Linienverkehr mit nicht weniger als 42 ausländischen, unser Land regelmäßig anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften in Konkurrenz steht, hat ihre Materialpolitik eh und je auf höchste Wirtschaftlichkeit ausgerichtet. Sie übersprang bewußt die Phase der Turbopropellerflugzeuge und stellte ihre Flotte, die heute 30 Einheiten umfaßt, direkt auf Strahlflugzeuge um. Anfangs des nächsten Jahrzehnts wird sie wahrscheinlich gezwungen sein, den Zug zum Großflugzeug und später zum supersonischen Linienflugzeug mitzumachen. Trotz der dabei zu investierenden Riesensummen – ein amerikanisches Überschallflugzeug dürfte etwa 200 Mio Franken kosten – hat die Gesellschaft in volkswirtschaftlicher Beziehung ein gutes Gewissen. Einmal wird der größte Teil der benötigten Mittel aus den eigenen Betriebsergebnissen kommen müssen, und dann leistet die Swissair, indem sie drei Viertel ihrer Verkehrseinnahmen im Ausland verdient, einen beträchtlichen und stetig zunehmenden Beitrag zum Ausgleich der schweizerischen Zahlungsbilanz. Obgleich sich die hauptsächliche Expansion der Swissair durch Verdichtung der Flüge und durch Einsatz größerer Flugzeuge auf dem bestehenden Netz vollziehen wird, denkt die Gesellschaft auch an einen Ausbau des Liniennetzes; es ist vorgesehen, daß in absehbarer Zeit Bukarest, Helsinki, möglicherweise Moskau, Mexiko, Ost- und Südafrika angeflogen werden sollen. Ferner ist für das kommende Jahr die Direktverbindung Bern–Paris vorgesehen. – Der interessante Vortrag wurde ergänzt durch die Vorführung eines im Auftrag der Swissair gedrehten farbenprächtigen Films über Westafrika.

Die Berner Flugplatzfrage griff Dr. Haas schließlich in kurzer, privater Meinungsäußerung auf. Er stellte fest, daß die Region Bern mit dem bedeutenden touristischen Gebiet des Oberlandes vorab einen bei jedem Wetter funktionierenden Luftanschluß an Genf und Zürich brauche. Später werde indessen auch das Bedürfnis nach direkten Flugverbindungen mit einigen wichtigen Zentren im europäischen Nahbereich zunehmen. Da das Belpmoos sich nicht zu einem vollwertigen Platz ausbauen lasse, sollte man die Möglichkeit prüfen, mit bescheidenen Mitteln einen einfachen Allwetterflugplatz zu errichten, dessen Piste es erlaube, zweimotorige Strahlflugzeuge über kurze Distanzen einzusetzen. Rollwege über die ganze Länge des Platzes, noble Gebäude und ähnliche Annehmlichkeiten brauche es dafür zunächst nicht. Eine solche Minimallösung – als Gelände käme Roßhäusern in Frage – wäre wohl den bernischen Bedürfnissen angemessen.

E. Schwabe