

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1944)
<b>Heft:</b>	4
<b>Artikel:</b>	Die Schweiz und der kommende Luftverkehr = La Suisse et l'aviation d'après-guerre
<b>Autor:</b>	Dollfus, Walter
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-779066">https://doi.org/10.5169/seals-779066</a>

### 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

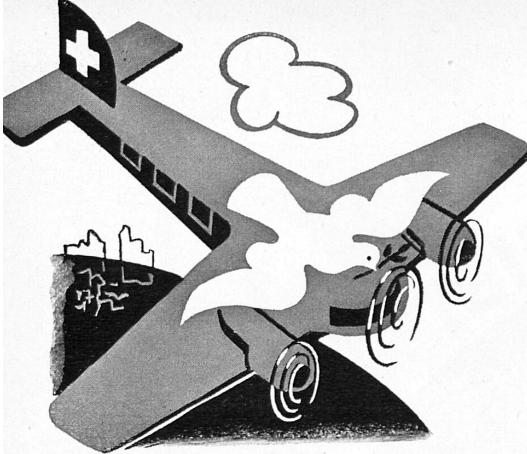
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 12.01.2026

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



Die wirtschaftliche Behauptung der Schweiz in der Welt kann nur durch die Leistung von Qualitätsarbeit gewahrt werden. 85,8 Prozent des wertmäßigen Anteils unseres Exportes bestehen in Fabrikaten, worunter weit in der Mehrzahl hochwertige Qualitätswaren zu finden sind. Eine durchaus ähnliche Konzeption wie vor dem Kriege der schweizerische Fremdenverkehr auf: die in aller Welt anerkannte Güte unseres Gastgewerbes, unserer Heilbäder und Sanatorien und nicht zuletzt auch unserer Bildungs- und Erziehungsstätten, haben es seit Jahrzehnten verstanden, sich den Ansprüchen einer ausländischen Qualitätskundschaft weitgehend anzupassen.

Der Luftverkehr ist bekanntlich das konkurrenzlos rasche Verkehrsmittel für hochqualifizierte Transporte. Er gelangt überall da mit Vorteil zum Einsatz, wo der Transport ein Maximum an Schnelligkeit und Komfort verlangt und der Preis erst in zweiter Linie mitbestimmend ist: im Transport eiliger Passagiere und ihres Gepäcks, hochwertiger Leichtgüter und dringender Post.

Durch die Benützung des Flugzeuges innerhalb Europas spart der Reisende mindestens zwei Drittel der Zeit, die er sonst für eine Bahnreise aufzuwenden hätte. Dehnt er seine Flugreise auf Überseestrecken aus, so kann sich der Zeitgewinn gegenüber der Schiffsreise auf über vier Fünftel vergrößern.

Für diese neue Verkehrsart, den Luftverkehr, eröffnet somit die volkswirtschaftliche Struktur der Schweiz sowie die geographische Lage unseres Landes, im Herzen des europäischen Kontinents denkbar günstige Perspektiven.

Die Schweiz wird nach dem Kriege ihr schon vor 1939 bemerkenswert weitreichendes Luftverkehrs-

netz innerhalb Europas auszubauen haben. Neben den bisherigen Strecken nach den großen Zentren Paris, London, Amsterdam, Berlin und Wien, wird sich eine Ausdehnung des Netzes vor allem nach Barcelona—Lissabon, Rom—Brindisi—Athen, Budapest und Copenhagen—Stockholm aufdrängen. Für besonders wichtige Linien, die nachweisbar eine dauernd gute Frequenz versprechen, sind täglich bis sechs Kurse in beiden Richtungen vorzusehen. So muß man z. B. noch abends, nach Geschäftsschluß und Abendessen, zirka um 20.00 Uhr, in der Schweiz starten können, um vor Mitternacht im Zentrum Londons einzutreffen. Reine Nachtverbindungen mit besonderen Schlafeinrichtungen, wie wir sie in den Nachzügen kennen, oder wie sie auf den



transkontinentalen Fluglinien der Vereinigten Staaten eingeführt sind, erweisen sich im Passagierluftverkehr des kleinräumigen Europa nicht als notwendig, haben jedoch für den Post- und Frachttransport auf dem Luftweg ihre volle Berechtigung. Die zweite Aufgabe, die des schweizerischen Luftverkehrs nach dem Kriege harrt, ist die, den direkten oder indirekten Anschluß an das interkontinentale oder Welt-Luftverkehrsnetz zu sichern. Es kann dies dadurch geschehen, daß entweder die Schweiz durch Führung von Anschlußkursen die Verbindung an

die End- und Anfangspunkte des Überseeluftverkehrs, z. B. in Lissabon, Cherbourg, Southampton usw. herstellt, oder daß sie — was einer weiteren Zukunft vorbehalten sein dürfte — sich mit eigenen Flugzeugen und Besatzungen in den interkontinentalen Luftverkehr einzuschalten versteht. Hierfür kommen vor allem drei Richtungen in Frage: Schweiz—New York, Schweiz—Alexandria (mit Ausbau nach Indien bis Bangkok) und Schweiz—Westafrika—Brasilien (mit Ausbau nach Buenos Aires). Das Flugzeug ist aber nicht nur das schnellste, sondern auch das beweglichste aller Verkehrsmittel. Es können mit ihm zwei beliebige Punkte der Erde, mit wachsendem Aktionsradius sogar ohne Zwischenlandung, miteinander ohne Umladung des Transportgutes verbunden werden. Voraussetzung für einen derart universellen Verkehr ist jedoch die Bereitstellung geeigneter Flugplätze und Flughäfen. So muß auch in der Schweiz der Flugplatzfrage im Hinblick auf den unmittelbar nach Kriegsende bestimmst stark einsetzenden Bedarf an Lufttransportmöglichkeiten schon heute die größte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Genf hat seinen Flughafen in Cointrin auf dieses Ziel hin schon beträchtlich ausgebaut. Zürich, Basel und Bern sehen sich vor die Frage gestellt, gänzlich neue Flughäfen zu erstellen, deren Bauzeit auf mindestens 3—5 Jahre veranschlagt werden muß. Das Arbeitsbeschaffungsprogramm sieht einen Gesamtbetrag von 200 Millionen für Zwecke der Zivilluftfahrt vor, wovon rund 120 Millionen für die Erstellung neuer Flughäfen und Flugplätze sowie für den Flugsicherungsdienst reserviert sind.

Als erstes Verkehrsmittel nach Kriegsende wird zweifellos das Flugzeug in der Lage sein, über alle zerstörten Schienenwege, Bahnhöfe, Brücken, Straßen, Hafenanlagen usw. hinweg Reise- und Transportgelegenheiten zu schaffen. So mögen diese Zeilen mit dem Wunsche schließen, daß innert nützlicher Frist alle diejenigen Maßnahmen getroffen werden können, die der Schweiz den so dringend notwendigen Wiederanschluß an Europa und die Welt auf dem unzerstörbaren Luftweg gewährleisten.

Dr. Walter Dollfus.



## LA SUISSE ET L'AVIATION D'APRÈS-GUERRE

Sitôt qu'il s'agit d'assurer à un transport le maximum de rapidité et de confort, la question du coût étant jugée secondaire, l'aviation s'impose sans conteste. Ainsi pour les passagers pressés, les marchandises précieuses, de petit volume, la poste urgente. L'économie de temps réalisée par les transports aériens en comparaison avec les transports ferroviaires est d'au moins 60 à 70 %, et cette proportion s'accroît encore dès qu'ils se substituent à la navigation.

Il est clair que les particularités de la production économique suisse (ouvrages de précision et de qualité) jointes à la situation de notre pays au carre-

four des grandes voies continentales, ouvrent à son aviation les plus larges perspectives. Il s'agira pour la Suisse, aussitôt après la guerre, de développer son réseau aérien, auparavant déjà fort étendu. Aux lignes reliant la Suisse à Paris, Londres, Amsterdam, Berlin et Vienne, il faudra en premier lieu ajouter des liaisons avec Rome—Brindisi—Athènes, Budapest, et Copenhagen—Stockholm. On peut déjà prévoir pour certaines lignes particulièrement fréquentées des horaires de six courses quotidiennes. Il devra être possible, par exemple, quittant la Suisse, affaires faites, à 20.00 h., d'être rendu à Londres avant minuit.

Mais il s'agira de plus pour l'aviation suisse d'établir les correspondances voulues avec le réseau aérien intercontinental, soit en prolongeant ses lignes jusqu'à Lisbonne, Cherbourg, Southampton, etc., soit en s'élançant elle-même par dessus les mers. Trois parcours, semble-t-il, entraîneraient en ligne de compte dans un avenir point trop éloigné: Suisse—New-York, Suisse—Alexandrie (avec exten-

sion possible vers les Indes et Bangkok) et Suisse—Afrique occidentale—Brésil.

Cependant, l'essor ainsi escompté de l'aviation suisse dépend de certaines conditions techniques dont la plus importante sans doute est le nombre et l'état des aérodromes. Genève a déjà rénové la place de Cointrin; Zurich, Bâle, Berne, Lausanne, projettent la création de terrains entièrement nouveaux. Le programme de lutte contre le chômage d'après-guerre prévoit d'affecter une somme de 200 millions à des travaux intéressant l'aviation civile, principalement à l'aménagement de nouveaux aérodromes.

Il ne fait pas de doute que l'avion, indifférent aux ravages subis par les voies, les gares, les ponts, les ports, sera sitôt après la guerre le premier moyen de transport à reprendre et amplifier son activité normale. Souhaitons que toutes les dispositions se trouvent prises alors pour assurer à la Suisse le plein bénéfice des relations ainsi rétablies, enfin, avec le monde extérieur.