

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1945)

Heft: 10

Artikel: Der Anschluss Berns an den Luftverkehr

Autor: Raaflaub, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777005>

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: 02.01.2026

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

Dutzend Möglichkeiten sind auf die Hieb- und Stichfestigkeit bezüglich der in Chicago festgelegten internationalen Normen geprüft worden. Soviele Projekte, so viele Enttäuschungen. Es zeigte sich immer ausgesprochener, daß ein Großflughafen, der den Anforderungen des kontinentalen Luftverkehrs allein zu entsprechen vermag, nur jenseits der Landesgrenze, in der elsässischen Rhein-ebene möglich ist. Da aber die Realisierung dieses Idealprojekts zufolge zwischenstaatlicher Verhandlungen eine rasche Lösung der brennend gewordenen Flugplatzfrage nicht zu gewährleisten schien, drängte sich als Zwischenlösung ein Projekt in der Hard auf, das freilich die Gunst des baselstädtischen Volkes nicht fand. Von neuem setzte das Suchen nach Möglichkeiten ein; wieder blieb das Resultat negativ. Eine Notlösung blieb in Reserve — das Projekt «Paradieshof», dessen Verwirklichung sich aber große Schwierigkeiten entgegenstellen, indem enorme Erdbewegungen notwendig sind. Auch erweckte die Beanspruchung von wertvollem Kultur- und Siedlungsland starke Opposition im Kanton Basel-Land. Angesichts dieser prekären Situation hat nun eine Konzentration aller Kräfte, die an der Schaffung eines Flughafens interessiert sind, stattgefunden. Behörden, Flieger, Verkehrskreise, Wirtschaft und Stadtplaner marschieren plötzlich in geschlossener Front und haben zur Offensive für die Realisierung der «Ideallösung» in der benachbarten elsässischen Ebene ausgeholt. Es gilt dem großzügigen Projekt, das fliegerisch ein Nonplusultra darstellt, die letzten Hindernisse aus dem Wege zu räumen; sie liegen im politischen Bereich.

Damit weichen endlich die Schatten, die seit Jahren über dem Basler Flugplatz-Schicksal lagern. In diesen Tagen ist das Problem in ein neues, entscheidendes Stadium eingetreten. Aus Paris weilten soeben Vertreter des Luftfahrtministeriums in Basel, um einen Augenschein des Terrains vorzunehmen und um die ersten technischen Besprechungen einzuleiten. Das Resultat dieser «prise de

contact» ist überraschend positiv ausgefallen. Pourparlers und Besichtigungen endigten mit der geschlossenen Dokumentierung des Willens zur raschen Verwirklichung des ausgezeichneten Vorschlages. Es liegen zwei Projektvarianten vor, die gemeinsam diskutiert worden sind. Nach der ersten Lösung kommt der neue Flugplatz hart an die Landesgrenze zu liegen, wobei zu einem Fünftel Schweizergebiet und zu vier Fünfteln elsässischer Boden benützt werden. Die Variante II (Burgfelden-Blotzheim) ist fliegerisch noch günstiger, fällt aber gänzlich auf elsässisches Territorium. Dieser zweite Vorschlag würde zudem die Bewältigung des interkontinentalen Luftverkehrs ermöglichen. Technische Schwierigkeiten stehen nach Ansicht der schweizerischen und französischen Beurteiler der Ausführung in keiner Weise entgegen. Die Erstellung einer besonderen Zubringer-Zollstraße, die, von Basel ausgehend, französisches Gebiet in der Länge von etwa 3,5 Kilometer durchläuft, soll nach neuzeitlichen Verkehrsgesichtspunkten erfolgen. Räumlich wird die Gesamtanlage des Großflughafens wahrscheinlich einer Dreiteilung in einen schweizerischen, einen französischen und einen neutralisierten internationalen Sektor unterliegen. In diesen letzten werden die geplanten Landungs- und Abflugpisten gelegt. Um zu diesem eigentlichen Start- und Landeplatz, zu den «Flugquais», zu gelangen, würden die aus dem elsässischen, bzw. schweizerischen Abschnitt kommenden Reisenden die Paß- und Zollkontrolle je nach Reiserichtung und Ziel passieren. Die Hoffnung besteht, daß eine drohende Gefährdung der internationalen Verkehrsstellung Basels in letzter Minute noch abgewendet werden kann. Wenn der Großflughafen Basel-Mülhausen verwirklicht wird, so erhält Basel den ersten internationalen Aërodrome Europas und damit eine modernste Anlage, die in jeder Beziehung als vorbildlich bezeichnet werden kann.

Dr. Eugen Dietschi, Nationalrat.

Wie der Blick auf ein Relief mutet dieses aus 7700 m Höhe aufgenommene Bild der Berner und der Walliser Alpen an. — Les Alpes bernoises et valaisannes vues à 7700 m. de hauteur nous apparaissent comme un relief.

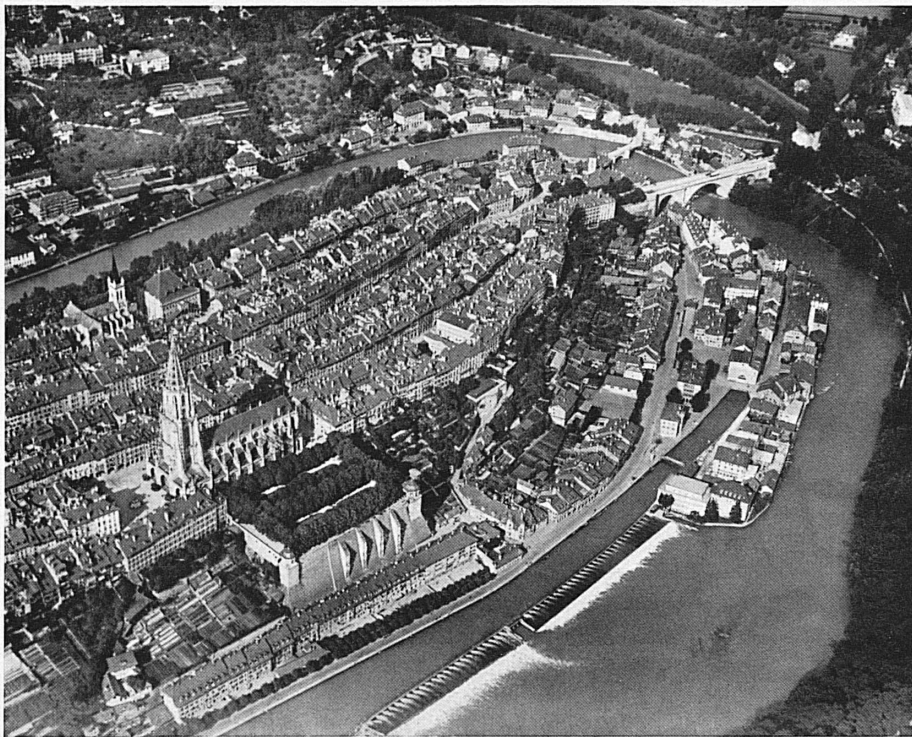
Photo Eidg. Landestopographie



Der Anschluß Berns an den Luftverkehr

Kriegsende und Waffenruhe haben mit einem Schlag den Zivilluftverkehr in den Vordergrund aller Verkehrsfragen gestellt. In einer bedeutsamen Botschaft an die eidgenössischen Räte ist der Ausbau der schweizerischen Flughäfen, die dem internationalen Flugverkehr dienen sollen, klargelegt worden. Dabei wurde das Projekt von Utzenstorf dem Programm der dem Kontinentalverkehr dienenden Flugplätze eingegliedert; vor allem die Bundesstadt und die umliegenden Städte Solothurn, Burgdorf, Biel usw. werden davon profitieren. Gleich wurden die Flugplätze Basel und Genf behandelt, während für Kloten-Zürich interkontinentale Möglichkeiten offen bleiben sollen.

Während bei der Aufstellung des Projektes Utzenstorf, das bereits im Jahre 1942 vorbereitet und damals von den eidgenössischen Fachleuten des Flugwesens als die einzig mögliche Lösung eines interkontinentalen Flugplatzes in der Schweiz betrachtet wurde, die Meinung bestand, daß die Eidgenossenschaft die Anlage dieses Flugplatzes übernehmen werde, ist durch die Vorlage des Bundes an die Räte diese Aufgabe an die Kantone und Städte weitergegeben worden. Es wird sich zeigen, wie weit diese in der Lage sein werden,



Die Berner Altstadt aus der Vogelschau. — Berne vu à vol d'oiseau.
Photo H. Steiner, Bern

sofort wieder bereitgestellt wird und die entsprechenden Anschlüsse gesichert werden. Die Nachrichten aus Basel und Genf zeigen, daß eventuell Bern als Schnittpunkt von Großdistanzlinien, die diese Plätze berühren, günstige Verbindungen nach Norden, Westen und Südwesten erstellen kann. Es dürfte wichtig sein, daß Bern seine Selbständigkeit im Luftverkehr, die es sich in bald zwanzigjähriger Aufbauarbeit geschaffen hat, weiter fördert, in zweckmäßiger Weise den Anschlußverkehr an die bestehenden größern Flugplätze ausbaut und soweit tunlich auch direkte Auslandslinien organisiert.

F. Raaflaub,
Finanzdirektor der Stadt Bern.

Ein Koolhoven-FK-50-Verkehrsflugzeug der Alpar AG., das vor dem Kriege auf den internen Zubringerlinien der Schweiz eingesetzt war. — Un avion de transport civil Koolhoven FK 50 de l'Alpar, modèle employé avant la guerre pour le service de liaison en Suisse.

sie im Kreise der übrigen Nachkriegsaufgaben rechtzeitig und richtig zu lösen.

Für Bern stellt sich, wie für die übrigen Schweizer Städte, die Frage, wie an Hand der praktisch realisierbaren Möglichkeiten der Anschluß an den internationalen Luftverkehr zu gestalten ist. Der Krieg hat dem Flugwesen eine gewaltige Entwicklung, besonders auch nach der technischen Seite hin, gebracht. Jeder Flugplatz, der auf internationale Geltung Anspruch erhebt, wird daher von vornherein darnach trachten müssen, daß er auch für interkontinentale Verwendbarkeit ausgebaut wird.

Angesichts der bedeutenden Summen, die in die Flugplätze zu investieren sind, erscheint es im allgemeinen Landesinteresse unbedingt als gegeben, alle Möglichkeiten sorgfältig abzuwägen, um Fehlleitungen von Kapital zu vermeiden. Die Umgebung von Bern läßt, abgesehen von Utzenstorf, auch für einen Großflugplatz noch andere Möglichkeiten offen, die an Hand der neuen technischen Fortschritte genau zu überprüfen sind.

Vorläufig ist es klar, daß der bestehende Flugplatz Bern-Belpmoos, der gestützt auf die modernen technischen Errungenschaften ausbaufähig ist, für die Wiederaufnahme des Luftverkehrs im Jahre 1946



Die gegenwärtigen internationalen Luftverkehrslinien der Schweiz

Zivile Fluglinien :

1. Zürich—Paris (Swissair/Air France), werktätlich
2. Genf—Paris (Swissair/Air France), werktätlich
3. Zürich—Amsterdam (Swissair), dreimal wöchentlich
4. Genf — (Paris) — Stockholm (A/B Aerotransport), einmal wöchentlich.

Kurierdienste:

1. Paris—Genf—Marseille (US Air Transport Command), dreimal wöchentlich
2. Wiesbaden—Genf (US Air Transport Command); einmal wöchentlich
3. Zürich—London (Swissair), dreimal wöchentlich.

Überm Rhonetal. Blick gegen die Dents-du-Midi. — Au-dessus de la vallée du Rhône. Vue vers les Dents-du-Midi.