

Aufbau, Wesen und Ziele des schweizerischen Luftverkehrs

Autor(en): **Haas, H. / Schwabe, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **48 (1965-1966)**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-324077>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Heimatschutz 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 Frachtumschlags. 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 angefliegen 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*