Männer des Verkehrs kommen und gehen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1938)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778610

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Männer des Verkehrs kommen und gehen

Links: Der bisherige Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen, Herr Dr. A. Schrafl, ist von seinem Amt zurückgetreten. Er wird nun dem Zentralamt für die Internationale Eisenbahnbeförderung in Bern als Direktor vorstehen

Rechts: Nationalrat Dr. W. Meile, der bisherige Direktor der Schweizer Mustermesse, tritt auf 1. April sein neues Amt als Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen an. Ihm wird der Kommerzielle Dienst der SBB unterstehen

Herr Dr. A. Schrafl

ist als Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen zurückgetreten, um die Leitung des Zentralamtes für die Internationale Eisenbahnbeförderung zu übernehmen. Mit ihm scheidet ein Mann aus dem schweizerischen Eisenbahnwesen, der in seltener Weise alle Zweige der Eisenbahnverwaltung beherrschte. Seine grossen Verdienste liegen nicht nur auf dem Gebiet von Bau und Betrieb, Technik und Elektrifikation — auch auf dem Gebiet der Propaganda, der Verkehrswerbung war er stets voll Anregung und Initiative. Seinem kaufmännischen Sinn und seiner propagandistischen Ader sind die besten Werbe-Ideen der letzten Jahre zu verdanken. Auch unsere Reisezeitschrift « Die Schweiz », die heute in einer Inlandausgabe und vier Auslandausgaben erscheint, ist unter seiner Aegide entstanden und gross geworden. Der Abschied von Herrn Präsident Dr. Schrafl erfüllt uns deshalb mit Gefühlen der Dankbarkeit für den kräftigen Impuls, den er der schweizerischen Verkehrspropaganda gegeben hat.

Verkehr und Wirtschaft

gehören zusammen wie Blut und Körper. Geht's dem Verkehr schlecht, so leidet das ganze Wirtschaftsleben. Damit ist die Bedeutung des Verkehrs im Leben einer Nation deutlich gezeichnet.

Wir haben durch unsern Willen und durch unsere Tat zu beweisen, dass die Verkehrsförderung eine nationale Aufgabe erster Grössenordnung darstellt. Um diese gewaltigen Aufgaben zu lösen, bedarf es der intensiven und einsichtigen Zusammenarbeit aller beteiligten Kreise. Es liegt im Zug einer grossen, systematischen Verkehrsförderung, ganz besonders unsere schweizerischen Bahnen zu popularisieren.

Es ist meine Aufgabe und mein Ziel, die Zusammenarbeit der Verkehrsinteressenten mit allen Mitteln zu fördern. Ich gehe mit Optimismus an die schwere Arbeit im Dienste der schweizerischen Verkehrsentwicklung.

W. Meile

Wir befragen die neuen Leiter des Schweizer. Luftverkehrs

Wir haben der neuen Direktion der Swissair einige Fragen vorgelegt, deren Beantwortung durch die beiden verantwortlichen Leiter des grossen Unternehmens unsere Leser ganz besonders interessieren dürfte.

Weshalb besitzt die Schweiz keine Flugverbindung mehr nach Italien über die Alpen?

Eine Fluglinie Zürich—Mailand wurde in den Jahren 1933—1935 von der Swissair gemeinsam mit der Avio Linee Italiane beflogen. Es zeigte sich aber, das diese Strecke für einen rationellen Betrieb viel zu kurz ist und anderseits der Verkehr infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse noch nicht denjenigen Umfang annahm, welcher für den Betrieb dieser Linie nötig war.

Das Projekt einer Alpenlinie ist aber von uns nie aus den Augen gelassen worden und speziell auch die technischen Bedingungen für diese noch allerhand Schwierigkeiten bietende Strecke sind sorgfältig verfolgt worden. Im ernsthaften Studium steht zur Zeit das Projekt einer direkten Verbindung Zürich—Rom. Damit würde nicht nur der Verkehr nach der italienischen Hauptstadt eine enorme Beschleunigung erfahren, sondern auch die Schweiz direkt an die dort transitierenden Weltluftstrecken nach Afrika und Asien angeschlossen.

Ist eine Ausdehnung des Nachtflugpostnetzes in der nächsten Zeit zu erwarten?

Schon seit Jahren haben wir die Idee einer Nachtpoststrecke verfochten, und die Entwicklung der letzten Zeit hat uns gezeigt, dass auch die Schweiz sich aktiv am Nachtluftpostverkehr beteiligen muss und kann. In diesem Zusammenhang möchten wir auch betonen, dass die weitgehende Unterstützung der Eidg. Oberpostdirektion wesentlich zur Entwicklung des schweizerischen Nachtluftpostverkehrs beigetragen hat. Die Resultate des letzten Jahres auf der Swissair-Nachtpoststrecke Basel—Frankfurt sind so ermutigend, dass wir schon heute eine Verlängerung der Betriebsdauer ins Auge gefasst haben und vielleicht schon dieses Jahr versuchsweise auch im Winter die Nachtpostbeförderung aufnehmen werden. Die weitere Entwicklung des schweizerischen Nachtpostnetzes ist aufs engste mit den zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen, die ein solcher Nachtflugbetrieb verlangt, verbunden.

Phot.: Photopress, Teichmann

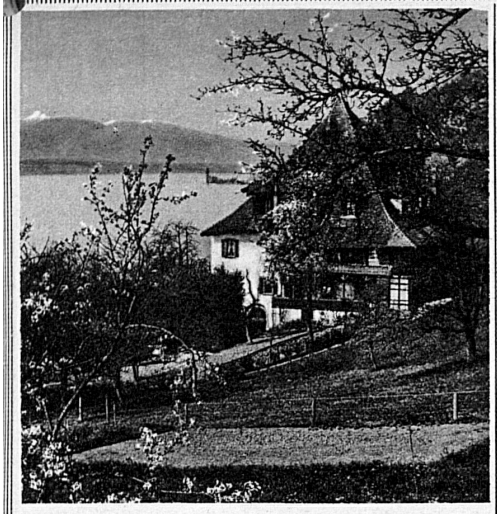
Direktor E. Groh, der kommerzielle Leiter der Swissair

Direktor H. Pillichody steht als technischer Leiter an der Spitze der Swissair AG.

Werden Sie in diesem Jahre neue Linien in Betrieb nehmen?

Auch in diesem Jahre wird unser Streckennetz eine kleine Erweiterung erfahren, indem nun unsere Gesellschaft auch von Genf regelmässig

(Fortsetzung in den Spalten hinten)



Unser Motto: Mit Freuden arbeiten
Mit Wonne geniessen
Körper und Seele entfalten
Tüchtige Frauen gestalten!

Haushaltungs-Schule im Schloss Ralligen
am Thunersee

Geöffnet vom 1. Mai bis 30. September
Auch kurzfristige Kurse

Gründliche Ausbildung - Individuelle Behandlung

Sport - Eigenes Strandbad und Ruderboote

Prachtvolle milde Lage am Seeufer

Leitung: Frl. Marie **Kistler**

Alleinfabrikant:
S. A. RODOLFO PEDRONI
Chiasso

Jetzt in den sonnigen Tessin!

Die Centovalli-Bahn

führt Sie durch hochromantisches Gebiet auf kürzestem Wege aus der West- und Zentralschweiz an die milden, blumenreichen Gestade des

LAGO MAGGIORE

Für Durchreisende kein Passzwang. Legitimationskarte genügt; gratis erhältlich an den Schaltern der SBB

S. M. S. College, London

Gegründet 1922. Vom Bund im Interesse der sprachlichen Ausbildung von Schweizern subventioniert. Die Schule untersteht der Leitung der Swiss Mercantile Society London und bietet die beste Gelegenheit zum Studium von Handelsfächern und Literatur. Zehn qualifizierte englische Lehrkräfte. Zahlreiche Exkursionen und Führungen. Kursgeld: 3 Monate £ 6.7.6.; 6 Monate £ 13.-.- Illustrierter Prospekt und Auskunft durch

The Secretary, **Swiss Mercantile Society Ltd.**
34-35, Fitzroy Square, **London, W. 1**

Cours officiels d'allemand
La plus grande école privée de Suisse

organisés par le **Canton** et la **Ville** de St-Gall à **l'Institut de Jeunes Gens** sur le **ROSENBERG** près **ST-GALL** Suisse

Possibilité de suivre, à côté des Cours d'allemand, les leçons dans les **Section générales de l'Ecole** (Maturité, Baccalauréat, dipl. commercial). **School Certificate. Tous les sports**
Juillet/Sept.: **Cours de vacances**

Erziehung in Höhenlandschaft: Knaben-
Dir.: Dr. Lusser u. Dr. Gademann
Grösste Privatschule d. Schweiz

Institut auf dem **Rosenberg** über **ST. GALLEN**

Abitur, Handelsdiplom, moderne Sprachen, Sports. Einziges Schweizer Institut mit staatlich. Sprachkursen. **Kant. Maturitätsprivileg. Offiz. engl. und amerikan. Prüfungsberechtigung.** Individualisierung. Spezialabteilung f. Jüngere.
Juli/Sept.: **Staatl. Ferien Kurse.**

Männer des Verkehrs kommen und gehen

(Fortsetzung)

nach Paris fliegt, in Zusammenarbeit mit der französischen Luftverkehrsgesellschaft Air France. Das Hauptbestreben geht vorläufig dahin, das bestehende Luftverkehrsnetz der Schweiz im Ganzjahresbetrieb durchzuführen. Seit drei Jahren schon wird London im Sommer und Winter von der Schweiz aus mit einer Regelmässigkeit von 99 % bedient. Diesen Winter konnten wir auf den Ganzjahresbetrieb der Strecke Zürich—Berlin zurückblicken, und bereits sind Pläne ausgearbeitet, um den regelmässigen Verkehr nach Paris in ähnliche Bahnen zu leiten.

Werden Sie noch grössere Flugzeuge in den Dienst Ihrer Gesellschaft stellen?

Ohne Zweifel wird früher oder später die 30—40plätzige Verkehrsmaschine auch bei uns angeschafft werden müssen. In dieser schwierigen Frage möchten wir vor allen Dingen zuerst die technischen Erfahrungen der führenden Weltluftverkehrsgesellschaften abwarten, die noch in diesem Jahre solche Riesenmaschinen in Betrieb nehmen werden. Es scheint uns, dass auch die wirtschaftliche Seite genau geprüft werden muss. Unter Umständen dürfte der Einsatz von zwei Maschinen von einem Fassungsvermögen von 20 Personen die bessere Lösung sein, da auf diese Weise die Möglichkeit geboten wird, während der Übergangsperiode zum eigentlichen Grossluftverkehr den Maschineneinsatz der Zahl der zu befördernden Passagiere anzupassen. Ausserdem ermöglicht dieses System eine Verteilung der Abgangszeiten, welche eine weitergehende Anpassung an die Bedürfnisse des Reiseverkehrs gestattet.

Hat die Abwertung des Schweizerfrankens Ihrem Unternehmen Vorteile gebracht?

Als unmittelbare Folge der Abwertung mussten wir eine wesentliche Erhöhung unserer Betriebskosten in Kauf nehmen. Da unser Maschinen- und Ersatzmaterial aus dem Ausland bezogen werden muss, lag es von Anfang an auf der Hand, dass die Abwertung eine Verteuerung des Flugmaterials mit sich bringen werde. Eine etwas unangenehme Überraschung brachte uns die fast 77prozentige Verteuerung des Benzineinstandspreises, die um so schwerer ins Gewicht fiel, als sie fast 17 Prozent der Gesamtausgaben in unserm Haushalt ausmacht. Diesen erhöhten Kosten standen hingegen wieder zusätzliche Einnahmen durch den erfreulicherweise sich gut entwickelnden Passagierverkehr gegenüber, so dass wir heute nach zwei Jahren, wenn wir die ganze Sachlage noch einmal überblicken, konstatieren müssen, dass sich sozusagen beide Seiten aufgehoben haben. Wir können also heute von einer ausgeglichenen Rechnung sprechen.