Aviation de tourisme - possibilités d'avenir

Autor(en): **Devaud, Marcel**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 10

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777009

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.

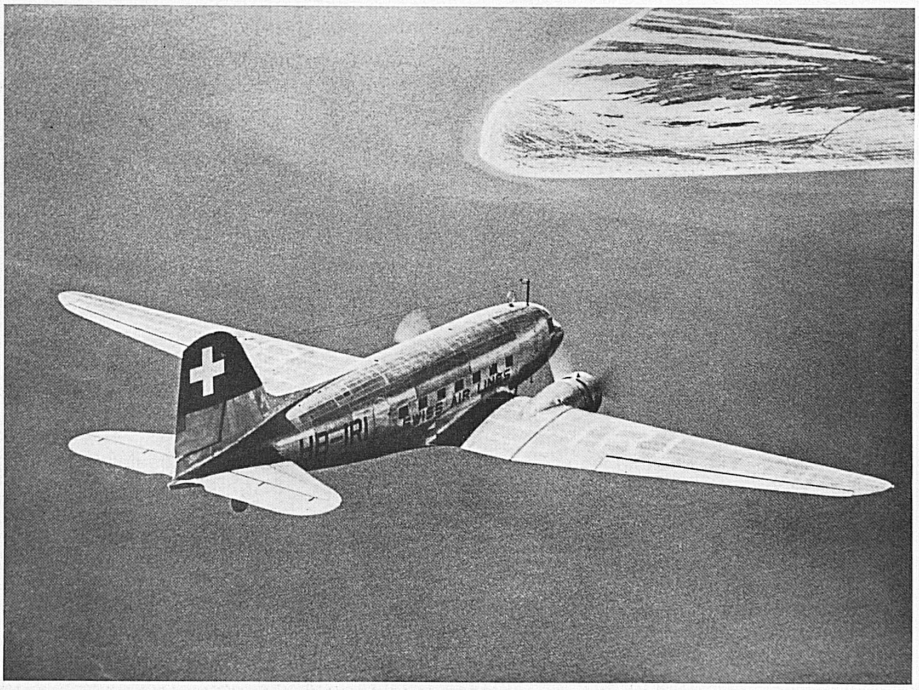
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ANGEBOT UND NACHFRAGE IM LUFTVERKEHR

Die SWISSAIR befliegt zurzeit nach einem eigentlichen Flugplan die Strecken Genf—Paris und Zürich—Paris, dazu seit dem 19. September Zürich—Amsterdam retour, und zwar zusammen mit den « Services Aériens Français », der frühern Air France, einerseits, der holländischen KLM anderseits.
Verglichen mit der Vorkriegsleistung ist dies wenig, aber im Hinblick auf die kurze Zeit, die uns von den Kriegshandlungen in Europa trennt, und bei Berücksichtigung der Schwierigkeiten, die heute noch bei internationalen Verhandlungen zu überwinden sind, darf es doch mit Genugtuung betrachtet werden. Denn das Zustandekommen von Luftverkehrsverbindungen hängt nicht etwa bloß vom Vorhandensein der Flugplätze und Flugzeuge ab, sondern die Gesellschaften müssen von der Regierung des angeflogenen Landes eine Konzession erhalten, welche nur auf Grund diplomatischer Verhandlungen erreichbar ist. Diese Regelung ist eine Folge des « Transitabkommens », welches der Bundesrat im Anschluß an die Internationale Konferenz von Chicago unterzeichnet hat. Ist die Bewilligung da, so sind die befreundeten Gesellschaften unter sich meistens schnell einig über Flugplan, Tarife, Benzinbereitstellung usw.
Am wenigsten Mühe bereitet heute das « Füllen » der Flugzeuge mit Passagieren, Post und Fracht, denn das Beförderungsbedürfnis ist anhaltend sehr groß, davon zeugen die langen Wartelisten und — neu für die Schweiz — der Versuch gewisser Passagiere, durch Schmiergelder das Reisebureaupersonal zur Verabfolgung eines Platzes in einem nächststartenden Flugzeug zu gewinnen. Aber nicht nur Plätze Schweiz—Paris und vice versa, sondern auch nach den meisten übrigen Richtungen werden schon bestellt. Die gelegentlichen Kurierflüge Zürich—London (direkt mit Douglas DC-3 geflogen) sind äußerst begehrt. Nach Spanien und Portugal, nach Italien, nach dem Norden, selbst nach Zentraleuropa und dem Balkan besteht große Nachfrage. Vom Postbeförderungsbedürfnis gar nicht zu reden! Daß die schwedische Luftverkehrsgesellschaft ABA im Direktflug von Stockholm Genf einmal wöchentlich anfliegt, wird sehr begrüßt. Unsere Behörden und Auslandsvertreter unterstützen die Swissair in der Erreichung des Möglichen; aber es wäre Prophezeiung, wollte man sagen, wann alle diese Wünsche in Erfüllung gehen werden, und wann vollends das erste amerikanische Transatlantikflugzeug auf Schweizer Boden landen wird . . .

Dr. A. Ehinger
Verwaltungsratspräsident
der Swissair



Eine DC-3 der Swissair überm Ärmelkanal. — Une DC-3 de la Swissair au-dessus de la Manche.

Photo Swissair

AVIATION DE TOURISME - POSSIBILITÉS D'AVENIR

Sans optimisme exagéré, il nous semble que l'on peut prévoir pour 1946 déjà, un commencement de reprise de l'aviation de tourisme. Dès que les entraves actuelles auront été levées, c'est-à-dire les différentes interdictions de vols, survols, les visas innombrables, interdictions d'exportation des appareils, etc., les touristes aériens recommenceront leurs randonnées. Déjà la France, l'Angleterre et les Etats-Unis construisent de nouveaux appareils qui vont être mis sur le marché. — Notre pays offre aux touristes de l'air de magnifiques possibilités; un survol de nos régions montagneuses est une chose merveilleuse et comme durant la guerre, nombre de nouveaux terrains ont été aménagés pour les besoins militaires, il sera loisible d'atterrir, non plus seulement près des grandes villes mais également dans bien des stations de sports et climatériques.
Le tourisme aérien était déjà, dans certains pays tels l'Angleterre, l'Afrique du Nord, l'Amérique, passablement développé avant la guerre. Il est certain que maintenant que le monde possède une énorme quantité d'aviateurs, ce sport connaîtra une vogue de plus en plus grande. — Nous espérons que nos autorités, voyant là un élément de prospérité, faciliteront ce genre de tourisme. Pour cela il nous faudra des services météorologiques bien au point, des facilités de transports au sol, entre les terrains et les agglomérations rapprochées, des services d'entretien d'avions, de distribution d'essence, etc.
Déjà quelques-unes de nos villes (Genève, Lausanne, Berne, Zurich, Bâle, St-Gall, etc.) possèdent des aéroports où se trouvent de bonnes installations, prêtes à recevoir dès maintenant les avions de sport.
L'Aéro-Club de Suisse, dont les Sections couvrent tout notre pays, se chargera de mettre à disposition de tous les pilotes qui lui en feront la demande, des guides aéronautiques leur donnant toutes indications utiles pour leur séjour dans notre pays. Le Secrétariat central qui se trouve à Zurich est à leur disposition pour tous renseignements et fera l'impossible pour faciliter aux touristes, l'accès et leur voyage en Suisse. — Nous ne doutons pas que dans notre pays également, ce magnifique sport ne prenne un essor considérable. Il avait bien débuté dans la période d'avant-guerre et l'on sent chez tous les fervents, une impatience légitime à reprendre aussi vite que possible le manche à balai. Tout comme nous avions l'habitude de voir chez nous, avant la guerre, des voitures de tous les pays, même des plus lointains, nous espérons que notre ciel sera bientôt sillonné par des avions de toutes nationalités. Nos montagnes aux sites incomparables et d'aspects si divers, nos vallées si verdoyantes et douces, nos lacs aux visages si profondément différents les uns des autres, offriront aux touristes qui pourront les survoler, ces moments d'émotion que l'homme, grâce à l'aviation, est maintenant à même d'éprouver.

Marcel Devaud, Président central de l'Aéro-Club de Suisse