

# Luftverkehr und Lufttourismus = Compte rendu de l'article "aviation commerciale et aviation de tourisme"

Autor(en): **Amstutz, E.**

Objektyp: **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: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-777000>

## **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.

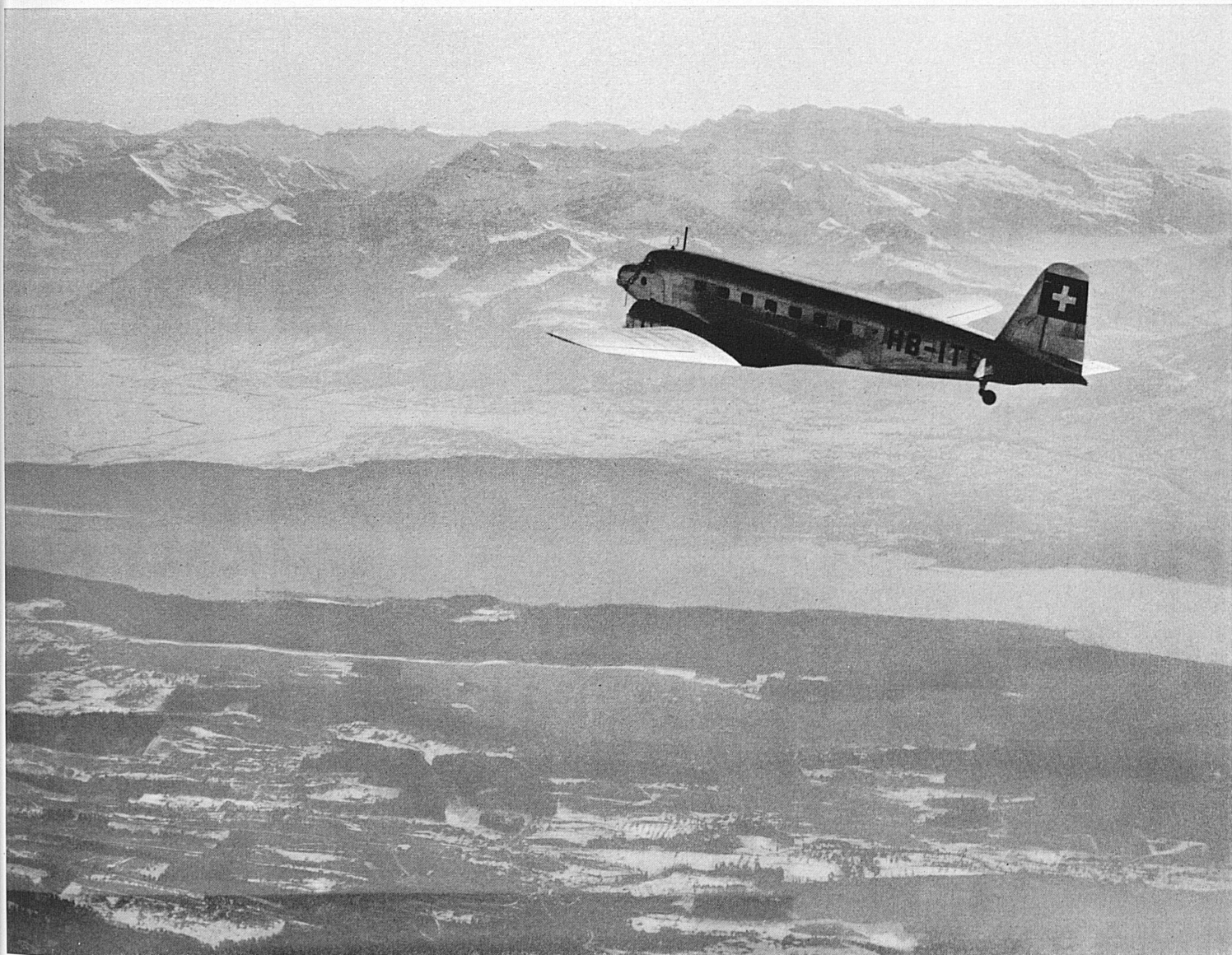


Photo Swissair

*Verkehrsflugzeug der Swissair über dem oberen Zürichsee. Blick gegen die Glarner Berge. — Avion de transport de la Swissair au-dessus du lac de Zurich. Vue sur les Alpes glaronaises.*

## Luftverkehr und Lufttourismus

Moderne Verkehrs- und Touristikflugzeuge vermögen die Schweiz in längstens einer Stunde zu überqueren, viele von ihnen werden sie sogar in weniger als einer halben Stunde überfliegen können. Was kann da der Luftverkehr und Lufttourismus für unser kleines Land für eine Rolle spielen?

Zum Reisen innerhalb der Schweiz eignet sich das Flugzeug jedenfalls nur in sehr beschränktem Maße. Es ist an die wenig zahlreichen Flughäfen und Flugplätze gebunden, so daß schließlich doch ein großer Teil der Gesamtstrecke auf der Schiene oder Straße zurückgelegt werden muß und nur wenig Zeit zu gewinnen ist.

Das Flugzeug beschleunigt und erleichtert aber ganz gewaltig das Reisen über lange Strecken, zwischen der Schweiz und dem nahen oder fernen Ausland. Luftverkehr bedeutet daher für uns immer internationalen Verkehr. Er bedeutet uns immer auch internationale

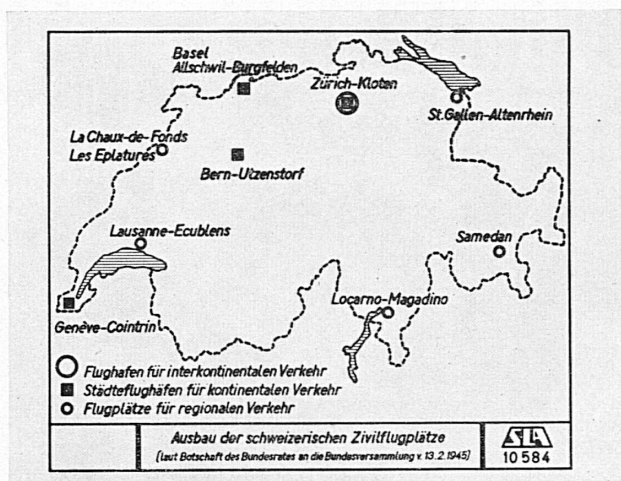
Zusammenarbeit, denn wir wollen nicht nur unsere Flugzeuge das Schweizerkreuz hinaustragen lassen, sondern auch fremden Flugzeugen gastliche Aufnahme gewähren. Vor dem Krieg bestanden schon mehrere schnelle Verbindungen mit den wichtigsten Städten Europas, in Zukunft werden sie sicher noch zahlreicher werden, und es werden solche mit andern Kontinenten dazu kommen. In drei Stunden gelangen wir nach London, in weniger als fünf Stunden ist die Schweiz von Stockholm aus erreichbar. Nach New York oder Washington fliegt man in etwa 20 Stunden, und aus Australien wird man in 2 Tagen zu uns gelangen können. Für eilige Reisende, Post und hochwertige Fracht wird das Verkehrsflugzeug zum bevorzugten Langstreckenverkehrsmittel werden. Das gibt neue, vielfältige Möglichkeiten für Handel, Industrie, Fremdenverkehr. Die geschäftliche Besprechung in England oder

Spanien ist eine Angelegenheit, die sich von der Schweiz aus zwischen Sonnenaufgang und -untergang ein und desselben Tages leicht bewerkstelligen läßt, früher aber 2 bis 4 Tage erforderte. Der Feriengast aus den Vereinigten Staaten, Argentinien oder Indien wird in Zukunft auch dann in der Schweiz Erholung suchen können, wenn ihm nur 2 bis 3 Ferienwochen zur Verfügung stehen; früher lohnte es sich nur für einen längern Aufenthalt.

Wir haben aber nicht nur die Freiheit und Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges in diesem Sinne auszunützen, wir sind dazu vielmehr gezwungen: Der Geschäftsmann oder Industrielle aus der Schweiz darf nicht weniger behend sein als sein ausländischer Konkurrent; er muß das Flugzeug benützen. Das Flugzeug läßt nicht nur die schweizerischen Kur- und Erholungsgebiete leichter und rascher erreichbar werden. Vielmehr können ihnen gerade durch den Luftverkehr in bisher nur schwer zugänglichen Gegenden sehr ernsthafte neue Konkurrenten entstehen. Könnte nicht Neuseeland statt der Schweiz zum Ferientraum der Amerikaner werden, und werden nicht der Himalaja und die benachbarten Bergriesen den Kletterer und Eisgänger mehr locken als die Berner, Walliser oder Bündner Alpen? Wir können solche Entwicklungen nicht verhindern; sie müssen uns aber anspornen, uns neuen Verhältnissen anzupassen. In diesem Sinne hat die Bundesversammlung vor kurzem einen Beschluß über den Ausbau der Zivilflugplätze gefaßt. Möge er nun auch seine rasche und großzügige Verwirklichung finden!

Der von den Kontinenten nun auf die ganze Welt übergreifende Luftverkehr bedarf auch einer weltumspannenden Organisation. Die Verkehrs- und Navigationsregeln, die Abmessungen, Hinderisfreiheit und Ausrüstung der Flughäfen und Flugplätze, ihr Flugsicherungsdienst (der u. a. die Wetterberatung, die Navigationshilfe und ein umfangreiches Melde- und Nachrichtensystem umfaßt), die Anforderungen an das Personal und an die Lufttüchtigkeit der Flugzeuge sollten überall die gleichen sein und bedürfen weitgehender Normung. Die Ende letzten Jahres während mehr als fünf Wochen in Chicago tagende, von 54 Staaten beschiedene internationale Konferenz für Zivilluftfahrt hat, aufbauend auf Vorkriegsregelungen, dafür wichtige Vorarbeiten geleistet. Eine dort beschlossene und gegenwärtig in Montreal im Aufbau begriffene ständige Organisation wird diese Arbeiten tatkräftig fortsetzen.

Die Konferenz von Chicago hat aber auch recht deutlich gezeigt, daß es noch viel Mühe kosten wird, bis einmal gewisse Schranken fallen können, die das Verkehrsflugzeug vielfach noch in seiner Dienst- und Leistungsfähigkeit behindern. Die Rolle, welche das Flugzeug während der letzten Jahre als machtvoll Instrument der Kriegführung gespielt hat, läßt viele auch im friedlichen ausländischen Verkehrsflugzeug ein Mittel fremder Machtpolitik sehen, demgegenüber Vorsicht, wenn nicht sogar Mißtrauen geboten ist. Das Flugzeug wird seine völkerverbindende Rolle aber erst dann mit vollem Erfolg spielen können, wenn sich eine freiere Auffassung



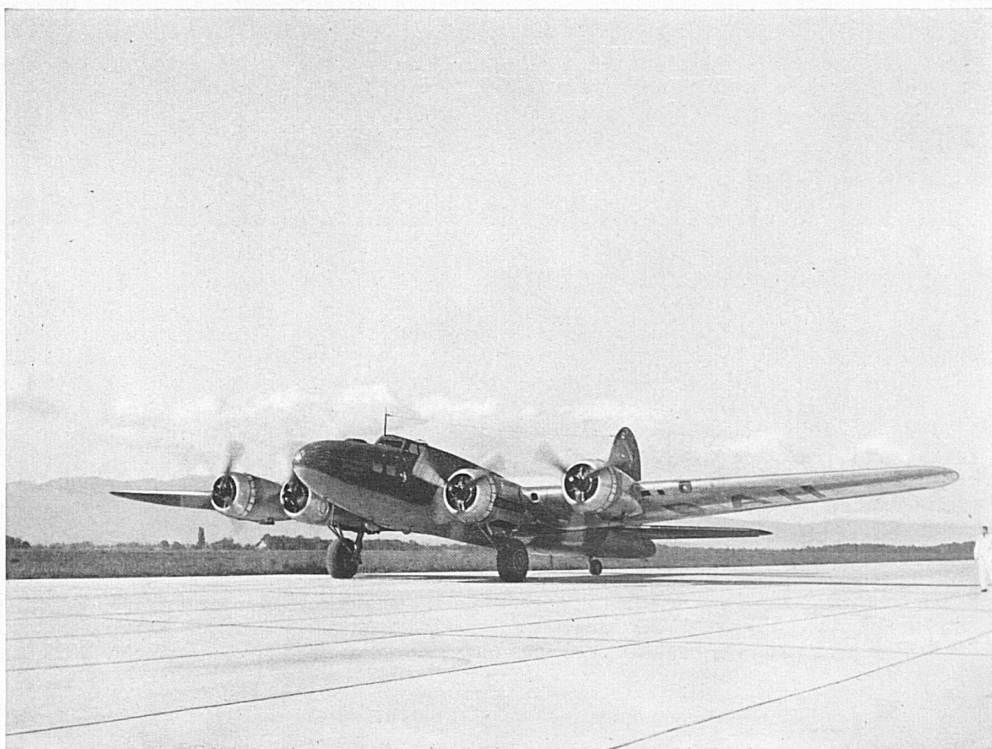
Der Ausbau der schweizerischen Zivilflugplätze. — L'aménagement d'aéroports civils en Suisse.

durchgesetzt haben wird. Das wird seine Zeit brauchen. Es bedurfte schließlich auch Jahrzehnte, sogar Jahrhunderte während heftiger Auseinandersetzungen, bis für die Schifffahrt die Freiheit der Meere allgemein anerkannt wurde. Auch die Stadt- und Brückenzölle sind nicht von einem Tag auf den andern dahingefallen, als sie zur unerträglichen Erschwerung des aufstrebenden Schienen- und Straßenverkehrs wurden.

Der eilige Flug über Länder, Kontinente und Meere hinweg läßt dem Reisenden keine Möglichkeit und keine Muße zur geruhsamen Beobachtung von Einzelheiten. Dafür bieten sich aber dem, der einen neuen Maßstab der Betrachtung zu finden vermag, fesselnde und eindrucksvolle neue Perspektiven. Der Blick umfaßt große Gebiete in ihrem vielgestaltigen Aufbau. Wolkengebilde türmen sich phantastisch und vermögen im raschen Wechsel des Vorbeifluges packende Bilder zu stellen. Ob wir das Gipfelmeer der Alpen aus großer Höhe und Entfernung in seiner Gesamtheit überblicken oder im nahen Vorbeiflug die Wucht einzelner Gipfel oder Gebirgszüge erleben, immer werden wir ergriffen von der Schönheit unseres Landes. Wenn sich dazu, wie beim Segelflieger, noch das Bewußtsein gesellt, der Natur neue Geheimnisse abzulesen, aus dem Luftmeer selber die Energie zum Schweben über unserer Bergwelt zu holen, dann vermag das Fliegen auch Stunden höchsten Genusses zu geben.

Prof. E. Amstutz, Delegierter für zivile Luftfahrt.

Am 6. September landete auf dem Flugplatz Genf-Cointrin das erste im Direktverkehr Schweden—Schweiz eingesetzte Flugzeug der schwedischen Luftverkehrsgesellschaft. Es handelt sich um eine umgebaute und für den Zivilverkehr eingerichtete «Fliegende Festung». — Le premier avion de la ligne directe Suède—Suisse a atterri le 6 septembre à Genève-Cointrin. Il s'agit d'une forteresse volante transformée et adaptée aux besoins de l'aviation civile. Photo Kettel, Genève



## Compte rendu de l'article

# « AVIATION COMMERCIALE ET AVIATION DE TOURISME »

du Prof. E. Amstutz,  
délégué de l'aviation civile

Les avions de transport et de tourisme modernes peuvent traverser la Suisse dans l'espace d'une heure à peine, beaucoup d'entre eux pourront même la survoler en une demi-heure. Quel rôle l'aviation commerciale et de tourisme peut-elle donc jouer pour notre petit pays?

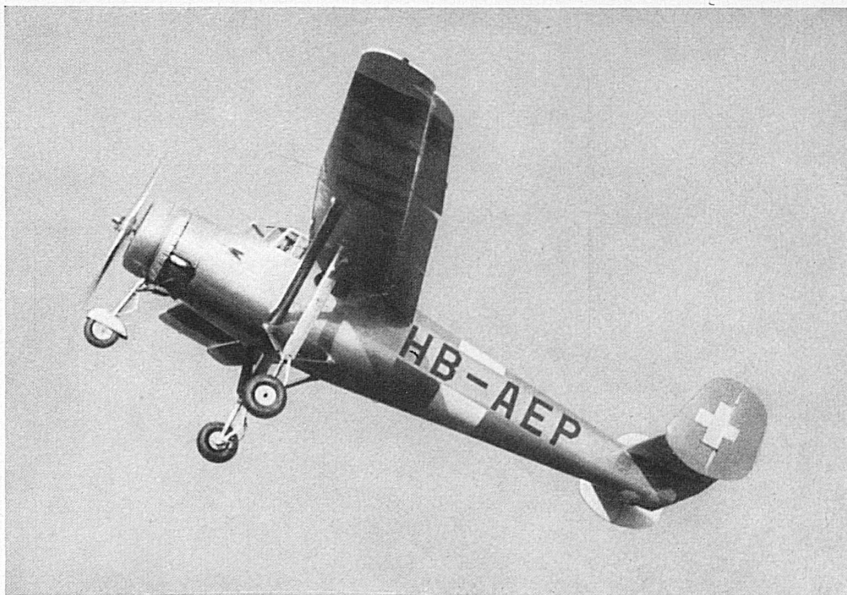
L'avion ne convient à des voyages à l'intérieur de la Suisse que dans une mesure limitée. Lié aux aérodromes, une grande partie du trajet total doit être couverte par rail ou par route de sorte que le gain de temps sera modeste.

Sur de longues distances, l'avion accélère prodigieusement les voyages; c'est pourquoi, les transports aériens signifieront toujours pour nous: trafic international. Ils signifient également: collaboration internationale, car nous ne voulons pas seulement envoyer au loin nos propres avions, mais aussi accueillir les appareils étrangers. Avant la guerre, plusieurs liaisons aériennes existaient avec les grands centres de l'Europe, auxquelles à l'avenir, viendront s'ajouter des liaisons aériennes avec d'autres continents. New-York ou Washington sont à une vingtaine d'heures de vol et l'on pourra venir d'Australie jusque chez nous en deux jours.

Ces faits ouvrent des perspectives nouvelles au commerce, à l'industrie et au tourisme. Des hôtes des Etats-Unis, d'Argentine ou des Indes pourront venir passer leurs vacances en Suisse, même s'ils ne disposent pour cela que de deux ou trois semaines.

L'homme d'affaires ou l'industriel suisse ne doit pas être moins bien servi que son concurrent étranger; il faut qu'il puisse faire usage de l'avion. Mais l'avion peut aussi susciter à notre tourisme des concurrents très sérieux en ouvrant des régions jusqu'ici difficilement accessibles. La Nouvelle Zélande pourrait devenir un but pour les vacances des Américains et l'Himalaya pourra attirer les « varapeurs » et fervents des neiges éternelles aussi bien que nos Alpes. Un tel développement doit nous stimuler et nous inciter à nous adapter aux circonstances nouvelles. A cet effet, l'Assemblée fédérale a récemment adopté un arrêté sur la construction d'aéroports civils. Plaise à Dieu qu'il trouve maintenant une réalisation rapide, inspirée par des vues larges!

Le trafic aérien réclame une organisation internationale dans le but d'unifier et de normaliser tous les éléments importants au trafic aérien. La conférence de Chicago a accompli un travail préparatoire important. Un organisme permanent dont les bases ont été jetées à Chicago devra mettre au point cette œuvre préparatoire.



Grâce à sa construction spéciale, l'avion suisse de la Pilatus AG., SB-2 « Pélican », peut facilement atterrir et prendre son départ sur de petits aérodromes de montagne. — Das schweizerische Spezialflugzeug der Pilatus AG., SB-2 « Pelican », besonders für Start und Landung auf kleinen Flugplätzen im Gebirge geeignet. Photo ATP

Le rôle que l'avion a joué durant ces dernières années de guerre fait que bien des gens voient en lui un instrument de la politique impérialiste. L'avion ne jouera certainement son rôle d'agent de liaison entre les peuples que lorsqu'une conception plus libérale se sera imposée.

Le survol rapide des pays des continents et des mers ne laisse au voyageur aucune possibilité d'observer les détails du paysage. En revanche, des perspectives inconnues captivantes et impressionnantes s'ouvrent à celui qui est à même de s'adapter à une échelle nouvelle des dimensions. Des formations de nuages prennent un aspect fantastique et offrent des images aussi saisissantes que variées. Que nous contemplions de très haut et de très loin nos Alpes ou que, au contraire, nous voyions défilé à toute allure les sommets isolés que l'avion semble frôler, toujours nous sommes fascinés par la beauté de notre pays. Et si, en plus, nous avons le sentiment de sonder de nouveaux mystères de la nature, de trouver au sein de l'océan aérien l'énergie de nous élever au-dessus de nos montagnes, ce qui est le cas pour le pilote d'un planeur, alors l'aviation nous procurera encore des heures d'intense plaisir.

Notre pays tel qu'on le voit par temps clair avant d'atterrir à Zurich. Vue sur le lac de Zurich et sur la chaîne de l'Albis; dans le fond, le lac de Zoug, le Rossberg, le Rigi et le Pilate, dominés par les Alpes bernoises et celles d'Unterwald. — Das Bild, das unser Land bei klarem Wetter den im Flugzeug einreisenden und in Zürich landenden Fremden bietet. Blick auf Zürichsee und Albiskette; dahinter Zugersee, Roßberg, Rigi und Pilatus, überragt von den Unterwaldner und Berner Alpen. Photo Eidg. Landestopographie

