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: Commerce extérieur, tourisme et voies de communication

Autor: Pillichody, Henry

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-777001

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: 12.07.2025

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

Le quadrimoteur Douglas DC-4, avion de transport militaire le plus utilisé par les Américains pour survoler l'Atlantique du Nord. — Die viermotorige Douglas DC-4, das vom amerikanischen Militärtransportsystem auf dem Nordatlantik am häufigsten eingesetzte Großflugzeug.

Nach einer Zeichnung von Th. Heimgartner

COMMERCE EXTÉRIEUR, TOURISME ET VOIES DE COMMUNICATION

La guerre et son issue ont placé le commerce extérieur suisse et le tourisme devant une situation toute nouvelle. Nos relations commerciales avec les pays voisins, notamment avec l'Allemagne qui, jusqu'ici, était notre plus important client et fournisseur, vont subir une profonde transformation de structure et devront même être partiellement interrompues durant des années. L'Allemagne qui, pendant des dizaines d'années, fut au premier rang en ce qui concerne notre trafic des étrangers, ne jouera plus aucun rôle dans ce domaine, et ceci pour longtemps.

Aussi convient-il que, dans l'intérêt de notre économie nationale, nous compensions ce déchet, sans aucun doute considérable, en intensifiant nos relations commerciales encore existantes et en conquérant de nouveaux marchés. Durant des années, l'économie de l'Europe à moitié détruite sera vraisemblablement nettement déficitaire, et notre continent ne pourra guère absorber nos produits de qualité ni nous envoyer des hôtes; dans ces conditions, nos regards se tournent vers les territoires d'outre-mer épargnés par la guerre, et notamment vers l'Amérique du Nord et du Sud. Les pays entre lesquels existent des relations commerciales doivent bénéficier de moyens de transport d'autant plus importants et plus sûrs que les distances qui les séparent sont plus considérables. Abstraction faite des quelques cargos de notre flottille née des conjonctures de la guerre, le transport de marchandises suisses vers d'autres continents s'effectuait jusqu'ici exclusivement par l'intermédiaire de compagnies de navigation étrangères. Avec l'apport de quelques navires battant notre pavillon national, cet état de choses peut se perpétuer sans inconvénient en ce qui concerne le commerce en gros de marchandises lourdes (denrées alimentaires et matières premières).

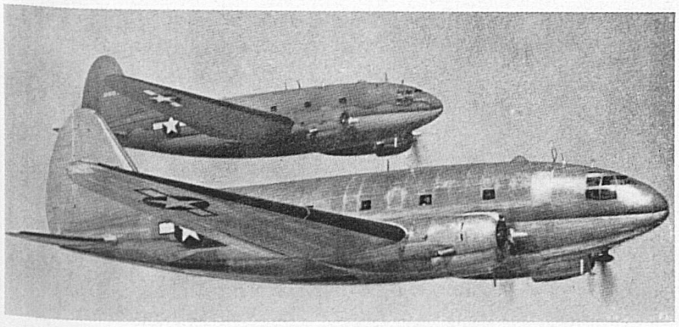
Durant la seconde guerre mondiale qui vient de se terminer, les transports et le ravitaillement des armées ont subi une transformation radicale et ont été intensifiés par l'emploi massif d'avions géants, sur une échelle dont on ne se faisait, jusqu'ici, aucune idée. Au cours des deux dernières années de la guerre seulement, des millions de tonnes de matériel et d'approvisionnements et d'innombrables unités complètement équipées ont été menés à bon port jusqu'aux théâtres d'opérations d'Europe, d'Afrique, des Indes et de la zone du Pacifique, par les soins de l'organisation de transport aérien des armées et de la marine alliées, dont les appareils ont couvert des distances incommensurables. Les appareils et les équipages des compagnies civiles de navigation aérienne des pays alliés furent grandement mis à contribution pour résoudre cette tâche gigantesque. On peut dire aujourd'hui que l'organisation de ces transports militaires constitue l'entreprise la plus considérable et la plus puissante que le monde ait jamais connue. Elle disposait d'une flotte aérienne de plusieurs milliers d'unités, occupait plusieurs centaines de milliers d'hommes et provoqua la création de gigantesques bases terrestres qui, dans d'autres conditions, n'eussent jamais vu le jour.

La capacité de transport de cette colossale entreprise de ravitaillement, née des nécessités de la guerre, a dépassé de loin les prévisions les plus audacieuses. Il est aujourd'hui prouvé qu'une plus grande quantité de matériel de guerre a été véhiculée par la voie aérienne reliant les Indes à la Chine, en franchissant l'Himalaya, qu'il n'aurait été possible de le faire à l'aide des innombrables mais lents convois routiers de la fameuse route de Birmanie. Même du matériel lourd par excellence, comme des locomotives démontées, a atteint son lieu de destination, après avoir couvert, par la voie des airs, des milliers de kilomètres dans un temps-record. Non seulement des hommes d'Etat, des diplomates, des experts économiques, mais aussi des centaines de milliers d'officiers et d'hommes ont, durant ces années de guerre, appris à connaître et à apprécier l'avion en tant que moyen de communication rapide et sûr, alors que jusqu'ici ils ne s'étaient jamais préoccupés de la navigation aérienne. C'est là un facteur très appréciable que ne sauraient négliger les dirigeants des futures lignes aériennes civiles.

Ce gigantesque système de transport aérien a été établi et organisé tout autour de la terre sans prendre en considération les frais qui en résultaient, mais en tenant uniquement compte des impitoyables nécessités de la guerre. Non seulement les expériences pratiques faites dans des conditions absolument extraordinaires, au-dessus de toutes les mers et de tous les continents, et également au-dessus des régions arctiques, mais encore le matériel et le personnel volant utilisés à cet effet, de même qu'un nombre important d'excellents nouveaux aérodromes, vont pouvoir rendre des services inappréciables à la navigation aérienne du temps de paix. Les compagnies de transport aérien des nations alliées, ainsi que de quelques pays neutres — la Suisse n'est pas de ce nombre — se sont adressées avec succès au « Surplus War Material Board » pour l'acquisition d'avions de transport militaires des types Douglas, Lock-

heed, Curtiss, Consolidated et Boeing, afin d'être prêtes à disposer de sièges et du tonnage en suffisance en vue du « run » sur les lignes commerciales en train de renaître, « run » qui se fait déjà partout sentir. Ces mesures ne sont cependant destinées qu'à combler la période de transition qui prendra fin lorsque les avions strictement commerciaux qui sont déjà en construction, et dont de grandes quantités ont été commandées, pourront être mis en service.
L'avion de transport civil est appelé, à certains points de vue, à jouer un rôle de premier plan dans la reconstruction de l'Europe dévastée et dans la rapide reprise des relations commerciales entre les pays et les continents. Il convient, en effet, de ne pas oublier qu'il n'est plus un seul endroit au monde qui ne puisse être atteint au maximum en trois jours grâce à l'avion.
Il s'écoulera certainement encore des années avant que les moyens de transport internationaux par terre et par eau aient atteint le rendement et offrent aussi le confort que l'on est en droit d'attendre en temps normal. En conséquence, l'aviation commerciale se trouvera d'abord placée devant des tâches, notamment en ce qui concerne le transport des passagers et des messageries, qui incombaient précédemment presque exclusivement à d'autres moyens de communication. Les perspectives et les possibilités d'exploiter les lignes aériennes selon des principes économiques n'ont jamais été plus favorables qu'aujourd'hui, et elles le demeureront encore sans doute dans les années à venir. Le fait que plus de cent entreprises privées américaines — non seulement des compagnies d'aviation, mais aussi de navigation et de chemins de fer — se sont adressées au ministère de l'air, à Washington, et ont fait des demandes de concession pour l'exploitation de lignes aériennes transatlantiques, est la meilleure illustration de cet état de choses . . .
Pour la Suisse en tant qu'Etat purement continental, sans issue à la mer, l'heure historique a maintenant sonné de se libérer, grâce à l'avion, de la dépendance à l'égard de compagnies de transport étrangères en ce qui concerne le transport outre-mer de passagers, de courrier et de marchandises légères. Comme tout autre pays, elle a le droit et le devoir de participer activement et avec ses propres appareils au futur réseau mondial de communications aériennes. Aujourd'hui, et non pas demain seulement, elle doit décider quelles

Le Cervin. — Das Matterhorn. Photo H. Steiner, Bern



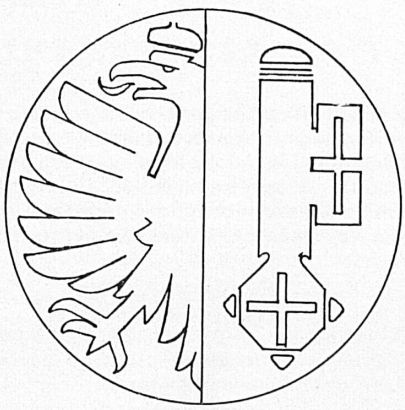
A gauche: Le Curtiss C-46, le plus grand avion bimoteur du monde, s'est avéré un précieux moyen de transport aussi bien au-dessus de l'Atlantique du Sud que sur la ligne de l'Himalaya, entre les Indes et la Chine. — Links: Das größte zweimotorige Transportflugzeug, die Curtiss C-46, welche sich auf dem Südatlantik sowie auf der Himalaja-Strecke zwischen Indien und China besonders bewährte.

EINE SPITZENLEISTUNG DER SCHWEIZERISCHEN PRÄZISIONS-INDUSTRIE

Der Pilot, der sein Langstreckenflugzeug über Meere und Kontinente führt, bedarf eines zuverlässigen Zeitmessers — eines Chronographen —, der ihm stets die genaue Zeit von Greenwich vermittelt. Will der Fernstreckenflieger seinen momentanen Standort wissen, so muß bei dessen Berechnung auch die geographische Länge oder — anders ausgedrückt — die Distanz zwischen dem Meridian des Standortes und dem Längenkreis von Greenwich miteinbezogen werden.
Der neue, von den Longines-Werken geschaffene Siderograph ist eine schweizerische Erfindung. Er weist gegenüber den gewöhnlichen bis dahin in der Seefahrt gebräuchlichen Schiffschronographen einige überaus bemerkenswerte navigationstechnische Verbesserungen auf. Vor allem besitzt er im Gegensatz zu den mit der üblichen Stunden-, Minuten- und Sekundeneinteilung versehenen Uhren eine sogenannte Winkelteilung, wodurch eine zeitraubende Umrechnung vermieden wird. Ho.

lignes aériennes intercontinentales revêtent un intérêt particulier pour son commerce d'exportation, son trafic touristique et, il convient de ne pas le négliger, aussi pour ses besoins spirituels et humanitaires.
A notre époque d'économie mondiale, le poids principal des échanges de courrier et de marchandises de haute valeur entre les grands centres économiques se porte sur la route de l'Atlantique nord. Sur 54.000 tonnes, en nombre rond, de courrier et de marchandises de l'espèce susmentionnée, qui ont quitté l'Europe en 1934 à destination des pays d'outre-mer, 11.200 tonnes sont allées en Amérique du Nord; le solde se partageait entre tous les autres continents. Inversement, sur 22.700 tonnes exportées d'Amérique du Nord, 12.200 tonnes ont pris le chemin de l'Europe en franchissant l'Atlantique. Ces rapports sont encore plus marqués en ce qui concerne le trafic des voyageurs: environ 70 pour cent de tous les passagers qui, en 1930, utilisèrent les navires des lignes transocéaniques empruntèrent la voie de l'Atlantique nord.
Les Etats-Unis ont de tout temps joué un rôle de premier plan en ce qui concerne nos exportations outre-mer de produits manufacturés, nous pensons en particulier aux machines, montres, instruments de précision, produits chimiques et pharmaceutiques et aux textiles de luxe; c'est de ce pays également que viennent la majorité de nos hôtes d'outre-mer. A raison de l'issue de la guerre, la route de l'Atlantique deviendra, encore bien davantage qu'autrefois, le centre de gravité du trafic mondial.
Les considérations ci-dessus indiquent nettement quels principes devront inspirer la politique aérienne suisse en ce qui concerne les lignes intercontinentales: l'établissement d'une première ligne aérienne entre la Suisse et les Etats-Unis doit être considéré comme la première et la plus importante tâche d'un programme immédiat. En second lieu, il faudrait prévoir des liaisons par la voie des airs avec l'Amérique du Sud ainsi que le Proche-Orient, en envisageant la prolongation de cette dernière ligne jusqu'en Extrême-Orient.
L'U. S. Civil Aeronautics Board, le ministère de l'air américain, vient d'accorder à trois compagnies de navigation aérienne américaines des concessions pour l'exploitation de lignes régulières à destination de l'Europe et au delà. Le parcours New-York—Terre-Neuve—Irlande—Paris—Suisse—Rome—Athènes—Le Caire—Bombay a été attribué à la « Transcontinental and Western Airlines Inc. ». L'inauguration de cette ligne est prévue pour le courant de l'année prochaine. Les avions de cette ligne intercontinentale feraient d'abord escale à Genève, en ce qui concerne la Suisse, car cette ville sera la seule à disposer jusque-là d'une piste d'envol en béton longue de 2000 m.
Par la signature de la convention mondiale de Chicago, il a été formellement reconnu à la Suisse le droit d'exploiter une ligne aérienne battant pavillon national à destination des U. S. A. La Suisse pourrait ainsi suivre l'exemple d'autres petits pays européens comme la Suède, notamment, qui a déjà inauguré une telle ligne, ou encore comme la Hollande et la Norvège, qui ont entrepris avec succès des démarches en ce sens auprès de Washington. La Suisse veut-elle et peut-elle faire usage du droit qui lui a été concédé? Cela dépend avant tout de l'achèvement en temps utile d'un aéroport remplissant les conditions nécessaires à un trafic intercontinental et de l'acquisition d'un matériel volant adéquat. Sur la base de conversations approfondies avec des cercles politiques et économiques dirigeants, nous pouvons affirmer qu'il existe aussi, aux Etats-Unis d'Amérique, un intérêt vif et réel en faveur de l'établissement d'une liaison aérienne rapide et permanente avec la Suisse, cette oasis de paix au cœur de l'Europe: c'est là une indication pleine de promesses pour l'avenir.

Henry Pillichody, New-York/Zurich.



L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN

Le premier aménagement de l'aéroport de Cointrin remonte à l'année 1920. Depuis cette époque, le trafic n'a cessé de se développer d'une manière continue.
En 1937, il a été nécessaire de construire une première piste en béton de 405 m. de longueur. Deux ans après, quand la guerre éclata, la piste était déjà trop petite, et il était devenu évident que le champ lui-même devait être considérablement agrandi, et son relief corrigé. Ces travaux, que l'absence de tout trafic permettait d'exécuter dans des conditions favorables, ont été entrepris par le canton de Genève en 1941 à ses frais quasi exclusifs au prix d'une dépense estimée à neuf millions, bâtiments compris. Alors que, en 1944, la piste nouvelle de 1.200 m. de longueur était déjà terminée, la Confédération a voté un crédit de 2.300.000 francs en

Vue de la nouvelle piste en béton; actuellement large de 50 m. et longue de 1,2 km., elle atteindra l'année prochaine la longueur de 2 km. — Übersichtsbild über die neue, 50 m breite und bis jetzt 1,2 km lange Betonpiste, die bis im nächsten Jahre auf 2 km verlängert sein soll. Photo Molard S. A.