

Rom als Weltverkehrszentrum

Objektyp: **Abstract**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie
= Swiss journal of geography = revue suisse de géographie =
rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **12 (1957)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

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.

ses îles, ses golfes, ses chaînes de montagnes, rend assez lentes les communications par terre et mer entre la capitale et certaines grandes villes; le réseau aérien remédie à cette situation; le voyage de Rome à Turin demande 7 heures et demie en train rapide et plus de 10 heures par d'autres trains, tandis qu'il suffit de 100 minutes d'avion; 14 heures et demie sont nécessaires pour aller de Rome à Palerme en train rapide et 2 heures trois quarts seulement en avion; Cagliari n'est qu'à 100 minutes de vol de Rome, il faut 14 heures et demie de train et bateau pour l'atteindre. Les lignes internes italiennes ont chacune un service quotidien (6 ou 7 services par semaine), en outre des lignes internationales partant de Rome font escale à Milan, Venise, Naples, Catane, Palerme et Cagliari. Le nombre des passagers utilisant les services en Italie seulement est élevé, mais il est moindre que celui des passagers en provenance ou à destination de l'étranger. Sur les 393 965 voyageurs débarqués en 1954 dans des aéroports d'Italie (dont plus de la moitié, soit 247 722 à Rome), 147 953 venaient d'autres aéroports italiens; parmi les voyageurs en provenance de l'étranger, on en comptait 42 615 venant de France, 32 527 de Grande-Bretagne, 23 879 de Suisse, 17 187 des Etats-Unis, 16 045 de Grèce, 12 674 d'Espagne, par contre 7 510 seulement d'Allemagne chiffre relativement bas quand on pense à l'attraction que l'Italie exerce sur les touristes allemands et au nombre d'Allemands qui voyagent en Italie, mais qui s'explique par le petit nombre de lignes et de services unissant l'Allemagne et l'Italie. Si l'Allemagne développe son aviation commerciale et établit des services passant par l'Italie, il est probable que le nombre des voyageurs aériens entre l'Allemagne et l'Italie augmentera rapidement.

Ainsi Rome qui, depuis l'antiquité où elle était le centre de la civilisation occidentale, n'avait plus joué qu'un rôle effacé dans les communications terrestres, est, grâce à l'aviation, devenue aujourd'hui l'un des grands carrefours du monde. La variété et le nombre des services aériens qui l'unissent aux principales villes des cinq continents lui valent d'attirer aujourd'hui des voyageurs de partout et il est probable qu'elle conservera pendant longtemps cette situation privilégiée.

BIBLIOGRAPHIE

1. Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti, Roma 1929—1948. — 2. ADAMS, Louise E. W.: A Study in the Commerce of Latium, from the early Iron Age through the Sixth Century B. C. Smith College Classical Studies Nr. 2, Northampton. Mass., 1921. — 3. CHARLESWORTH, M. P.: Les routes et le trafic commercial dans l'Empire romain. Traduction française par G. Blumberg et P. Grund, Paris, 1936. — 4. BESNIER, Maurice: Lexique de Géographie ancienne, Paris, 1914. — 5. ROCCA, Dott. Carlo: La Navigazione aerea dal punto di vista economico, Milano, 1930. — 6. SALT, Major A. E. W.: Imperial Air Routes, London, 1930. — 7. TOMBS, Laurence C.: International Organization in European Air Transport, New York, 1936. — 8. PAHL, Walter: Les Routes aériennes du globe, Paris, 1937. — 9. HERSHEY, Burnet: L'Aviation dans le monde. Traduction française par S. Campaux, Paris, 1946. — 10. WILSON, G. L. and BRYAN, L. A.: Air Transportation, New York, 1949. — 11. WHEATCROFT, Steffen: The economics of European Air Transport, Manchester, 1956. — 12. The ABC World Airways Guide, August 1956, London. — 13. Annuario Statistico Italiano 1955, Roma, 1956. — 14. Compendio Statistico Italiano 1956. Roma, 1956.

ROM ALS WELTVERKEHRSZENTRUM

Seit den Anfängen ist Rom Prototyp einer Verkehrsstadt. Allerdings hat sich diese Eigenschaft im Lauf ihrer bewegten Geschichte mehrfach modifiziert. In der Gegenwart steht ihr Flugverkehr über die ganze Welt im Vordergrund des Interesses, was sich sowohl in der Zahl der Flugplätze (17) und im Verkehrsbereich, als auch in den Frequenzen (1955: 22 002 landende Flugzeuge, übriges Italien 18 432) zum Ausdruck kommt. Mit ihm ist die «Heilige Stadt» erneut zu einem «Großzentrum» des Weltverkehrs geworden.