

Changement d'air : les humoristes français à l'assaut de l'Helvétie

Autor(en): **Jean, André**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1946)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775533>

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.

CHANGEMENT D'AIR

Les humoristes français à l'assaut de l'Helvétie

Nous avons quitté Paris un soir où M. Gouin venait d'annoncer, dans son premier discours ministériel aux Français, qu'il ne restait plus grand'chose dans nos buffets et dans nos armoires. Evidemment, nous nous en doutions un peu, Bénard, Monier, Soro, Pellos, Peynet, Luc-Vincent, moi-même et quelques millions d'autres.

Tout de même, en ce qui concerne notre petite caravane, nous avons constaté avec joie, en arrivant à Genève, que la situation matérielle était bonne. Et nous nous en sommes réjouis honnêtement pour nos amis suisses et spécialement pour ce traditionnel géant des cimes, notre guide Géa Augsbourg.

Ce n'est pas que tout va comme sur des roulettes en Helvétie, certes. Il y a encore des colonels et des militaires assez voyants dans un pays neutre. Il y a encore des bureaux à Berne et des masses compactes de paperasses qui se remplissent chaque jour, aux fins les plus diverses. Et on paie encore beaucoup d'impôts.

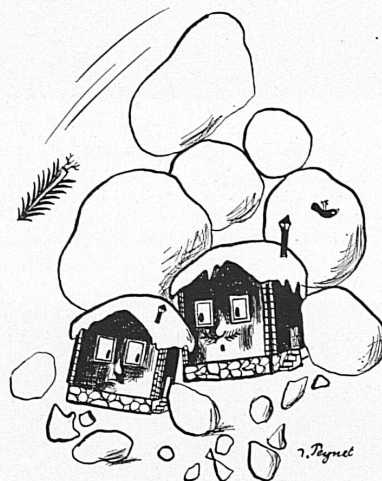
Cela, après de succulents repas, des orateurs nous l'ont dit, un peu partout, à Lausanne, à Cully, à Gruyères, à Fribourg et à Sion. Car on bavarde beaucoup aux fins de dîners dans ce charmant pays.

* * *

Il a fallu, bien entendu, répondre. Au début, timidement, c'est moi qui balbutiais quelque chose au nom de mes camarades.

Puis je me suis enhardi. J'ai sucé, avec une farouche détermination, de petits cailloux du lac des Quatre-Cantons, suivant la méthode Pellmann-Desmothène. A Gruyères, cela allait déjà beaucoup mieux. Et j'étais capable, dès Fribourg, d'assaisonner mes discours d'après-banquet de fines plaisanteries, quolibets, gaudrioles de bon aloi, ainsi que de citations des meilleurs auteurs. J'en arrivais même à réciter des fables.

* * *



AVALANCHES

— Vers descendez à la prochaine?... —



— Arrivez, que nous aussi on s'y connaît en vacheries! —

C'était trop beau.

Une vive jalousie s'empara des moins scrupuleux de mes compagnons. A Berne, nous fûmes voir les ours. Henri Monier, qui depuis longtemps préparait cette entourloupette, m'encouragea d'abord à descendre dans la fosse, dans le but évident de se débarrasser rapidement d'une personnalité qui le gênait... Soro, avec qui il avait partie liée, tenta, avec sa mauvaise foi habituelle, de me précipiter dans l'Aar, sous un prétexte insignifiant.

Enfin, n'ayant pu arriver à réaliser ses entreprises ténébreuses, Monier, dans le train qui nous conduisait à Brigue, essaya son éloquence. Dans le but de persuader le contrôleur qu'il était normal que son épouse — désignée souvent sous le nom de l'Effrontée — voyageât sans billet.

Le pauvre « m'as-tu-vu » échoua lamentablement.

Et c'est à Brigue qu'il tenta de se rattraper en répondant au Commissaire au Tourisme par une harangue fraîchement sortie de sa cacque, et qui dura six heures, trente-deux minutes et quarante-cinq secondes.

* * *

Heureusement, la période des discours est terminée. Nous vivons maintenant une existence, tissée de soie et d'or, au pied du Mont-Cervin. Tous les matins, nous allons regarder les G. I. en permission faire du ski et nous ramassons sur une civière ceux qui se foulent la cheville. Notre muse et animatrice Poupette a revêtu un uniforme d'infirmière et n'en abuse pas outre mesure. Mais nous allons bientôt repartir, car nous sommes plus surmenés encore qu'à l'époque des discours.

Et comme le dit ce grand vaurien de Monier:

— «Ce travail de récupération de malchanceux suffirait pour meubler la journée de huit heures d'un honnête artisan.» Il est temps de céder la place à une autre équipe!...

André Jean.



Concurrence!

Zürichs neuer Flughafen vor der Verwirklichung

Am 5. Mai wird das Zürcher Volk einen Entscheid zu fällen haben, dessen verkehrspolitische Bedeutung weit über die eigentliche Kantonsgrenze hinausreicht: es gilt für den Bau des interkontinentalen Flughafens in Kloten über einen Kredit von nahezu 37 Millionen zu befinden.

Letztes Jahr hat die Bundesversammlung mit grossem Mehr beschlossen, daß der interkontinentale Flughafen der Schweiz, d. h. derjenige Flughafen, der in Zukunft Ausgangs-, End- oder Durchgangsfeld für überseeischer Fluglinien sein soll, in Zürich-Kloten zu erstellen sei. Als größte Stadt der Schweiz, als Industrie-, Handels- und Bankzentrum war Zürich und sein weiteres Einzugsgebiet schon vor dem Kriege der eigentliche Brennpunkt des internationalen Luftverkehrs unseres Landes. Mehr als zwei Drittel aller Passagiere und aller Expressgüter unserer Fluglinien konzentrierten sich auf Zürich, was auch in der Zukunft zweifellos der Fall sein dürfte.

Das ursprüngliche Projekt 1944 hat auf Grund der Empfehlungen der Weltluftfahrtkonferenz von Chicago verschiedene Abänderungen erfahren, welche sich im Sinne einer Vereinfachung und Verbilligung ausgewirkt haben. So wurde auf eine Trennung der Start- und Landebahnen in ein Pistensystem für den kontinentalen Verkehr (Europaverkehr) und ein solches für den interkontinentalen Verkehr verzichtet. Durch einen genügenden Ausbau der von Anfang an zu erstellenden Pisten hinsichtlich Länge und Breite der Hartbelagbahnen konnte erreicht werden, daß sich der gesamte Verkehr während einer Reihe von Jahren auf einem einzigen Pistensystem abwickeln läßt. Die Hartbelagpiste der Blindlandanlage erhält nunmehr eine Länge von 2 km und eine Breite von 60 m (Zürcher Bahnhofstraße: 1200 m lang und 30 m breit) innerhalb eines Pistensfeldes von 2140 × 400 m. Die Hauptpiste wird im Ausmaße von 1650 × 45 m erstellt; die beiden Nebenpisten werden 1400 resp. 1600 × 45 m messen. Für sämtliche Start- und Landebahnen ist der nötige Raum für spätere Verlängerungen vorgesehen. Die Hochbauten (Stationsgebäude, Hangars, Werft, Hangars für Privatflugzeuge usw.) schmiegen sich bogenförmig an den Fuß des Holberges an. Das Stationsgebäude wird mehr in das Zentrum der Start- und Landeanlagen hineingerückt, womit die Rollwege der Flugzeuge von und nach den Pisten verkürzt werden, was eine Beschleunigung der Verkehrsabwicklung ermöglicht. Der Erstausbau erfordert eine Fläche von 217,5 ha, wobei nur 58 ha eigentliches Kulturland beansprucht werden. Die Entfernung des Flughafens vom Zentrum Zürich (Hauptbahnhof) beträgt 10 km.

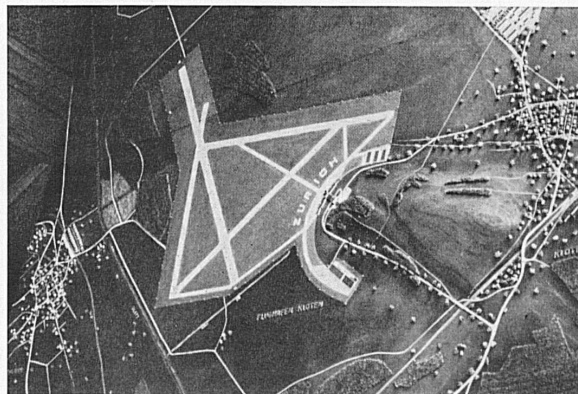
Die totalen Kosten belaufen sich auf 59,5 Millionen, und zwar 16,5 Millionen für den Landerwerb, 20,3 Millionen für Hartbelagpisten,

Rasenpisten, Rollwege und Vorplätze, 8,6 Millionen für Erdarbeiten, 5,4 Millionen für Entwässerungen, 3,5 Millionen für den Flugsicherungsdienst, 2,2 Millionen für den Verkehrsanschluß (Straßenbau) und der Rest für Kanalisationen, Tankanlagen, Rodung und Diverses.

Laut Bundesbeschluß vom 22. Juni 1945 gewährt der Bund eine Subvention von 30 Prozent an die Baukosten des kontinentalen Flughafens und von 35 Prozent an die Mehrkosten für den Ausbau zum interkontinentalen Flughafen, was für Kloten einem Betrag von 13,6 Millionen entspricht. Die Leistungen des Kantons betragen 37,6 Millionen und diejenigen der Städte Zürich und Winterthur 7,5 resp. 0,8 Millionen. Wie bereits auf dem alten Zivilflugplatz Dübendorf, ist auch in Kloten die Erstellung der Hochbauten Sache der privaten Wirtschaft. Die gemischtwirtschaftliche Flugplatzgenossenschaft Zürich hat sich bereit erklärt, die Hochbauten im Werte von 7,2 Millionen zu erstellen. Die Kosten für die Flugsicherung des Fernverkehrs mit 2,2 Millionen trägt ebenfalls der Bund. Man rechnet mit einer Bauzeit von rund drei Jahren, wobei durchschnittlich 1200 Mann beschäftigt sein werden. Von den reinen Baukosten von fast 60 Millionen Franken entfällt allein die Hälfte auf Löhne auf der Arbeitsstelle. Es handelt sich somit um ein Arbeitsbeschaffungsobjekt ersten Ranges.

Möge die Tatsache, daß der Zürcher Kantonsrat am 25. Februar den nachgesuchten Kredit von 34,9 Millionen mit 141 gegen 0 Stimmen annahm — ein in unserer innenpolitisch bewegten Zeit als von historischer Bedeutung zu bezeichnendes Ereignis — auch für die Volksabstimmung vom 5. Mai ein gutes Omen sein.

W. D.



Ein Modell des projektierten schweizerischen Zentral-Flughafens Zürich-Kloten. — Maquette de l'aéroport Zurich-Kloten. Photopress