

L'Atlantique, épine dorsale du trafic aérien mondial

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1950)

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-774280>

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.

L'ATLANTIQUE, ÉPINE DORSALE DU TRAFIC AÉRIEN MONDIAL

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, l'Atlantique Nord est devenu la véritable épine dorsale du trafic aérien mondial et New-York sa plaque tournante. De la grande métropole américaine, il est, en effet, possible d'atteindre n'importe quel point du globe en l'espace de quelque dix à soixante heures. L'importance du rôle joué par les Etats-Unis dans la période d'après-guerre est à la base de cette évolution qui a fait de l'Atlantique un trait d'union entre l'Amérique et l'Europe. L'aviation y a, évidemment, beaucoup contribué.

Avant 1939, une seule compagnie de navigation aérienne avait entrepris des vols réguliers entre Lisbonne et New-York, via les Açores et les Bermudes. Ce service — par hydravions — se développa très rapidement dès le commencement des hostilités et prit une très grande importance, car toujours plus nombreux furent ceux qui préférèrent la sécurité de l'avion aux aléas de la traversée maritime.

Lorsque les Etats-Unis entrèrent en guerre, les expériences faites au-dessus de l'Atlantique se révélèrent extrêmement précieuses pour l'organisation par l'Air Transport Command du service de « ferry » entre l'Amérique et l'Angleterre.

De même, les progrès de la navigation aérienne transatlantique durant les hostilités furent déterminants pour la création, dès 1946, de lignes civiles entre les Etats-Unis et l'Europe. Si des milliers de passagers peuvent, aujourd'hui, en moins de 24 heures, se rendre d'un côté à l'autre de l'Atlantique, ils le doivent, avant tout, au travail de pionnier accompli par l'aviation américaine tant dans le domaine de l'infrastructure que dans celui de la technique.

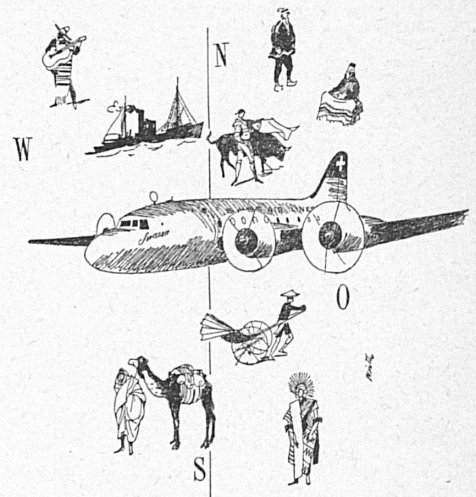
Dès la fin des hostilités, les Américains décidèrent d'utiliser leur avance pour créer

des lignes aériennes régulières reliant leur pays aux principaux centres de l'Europe. Les dirigeants de la compagnie nationale suisse, la Swissair, comprirent, eux aussi, l'importance future de la ligne transatlantique. Ils n'hésitèrent donc pas à procéder à l'achat de quatre avions quadrimoteurs en vue d'entreprendre, tout d'abord, des vols d'études puis, ceux-ci se révélant favorables, des vols réguliers. Fermement résolus à ne pas se laisser distancer, tout en refusant de se laisser gagner par un optimisme exagéré, ils établirent un programme de développement correspondant aux possibilités de notre pays: ils ne s'agissait pas, en effet, de vouloir jouer à la grenouille volant se faire aussi grosse qu'un bœuf.

Les résultats obtenus lors des vols d'études furent suffisamment encourageants pour permettre d'envisager l'organisation de services réguliers entre la Suisse et les Etats-Unis. Dès 1948, des avions battant pavillon rouge à croix blanche se lancèrent toutes les semaines au-dessus de l'Atlantique.

Cette ligne obtint d'emblée un franc succès et, malgré les difficultés actuelles de la Swissair, on ose espérer qu'elle maintiendra ce service dont l'utilité, non seulement pour notre propagande, mais encore pour notre industrie touristique est indéniable. N'est-ce pas un journal de langue anglaise qui écrivait récemment: « Swissair is Switzerland's n° 1 Ambassador. Wherever Swissair flies, Switzerland's reputation is enhanced due to the national airline's record of efficiency, safety and courtesy. »

L'Atlantique, de plus en plus, deviendra le « boulevard aérien » du monde. En quatre ans, le nombre des voyageurs qui le franchirent par avion a triplé, passant de 90 000 en 1946 à près de 300 000 en 1949. En tenant



Dessin: K. Wirth.

compte du fait que, cette année, un nombre encore plus grand d'Américains se rendront en Europe à l'occasion de l'Année sainte, on peut admettre que plus de 350 000 personnes survoleront l'Atlantique Nord d'ici à la fin de l'année.

Il y a là une évolution qu'en Suisse on aurait tort de négliger. Les touristes américains, grâce à l'avion, viendront toujours plus nombreux dans notre pays, attirés par ses beautés naturelles et par le fait, important, qu'il jouit d'une sympathie particulière en raison de la ressemblance de son organisation politique avec celle des Etats-Unis.

L'aviation, en offrant la possibilité de déplacements rapides sur de longues distances, permet à des peuples très éloignés les uns des autres d'entrer en contacts beaucoup plus étroits et, par là même, de se mieux connaître.

C'est pourquoi, nous devons saluer avec joie les progrès de l'aviation qui, en facilitant l'interpénétration des peuples contribuera — on devrait tout au moins oser l'espérer — à ramener sur cette terre une paix à laquelle chacun aspire. Vi.

ERST RECHT SCHWEIZER MUSTERMESSE!

Das Jahr 1949 hat der Schweiz einen Export erlaubt im Werte von über dreieinhalb Milliarden Schweizer Franken. Und diese Rekordzahl ist erreicht worden, obschon im Herbst des vergangenen Jahres die Abwertung der Währungen wie ein Erdbeben über rund dreißig Länder hinweggegangen ist!

So sehen die Zeichen wahrhaftig nicht aus, die unsere Schweizer Wirtschaft kopfhängerisch werden lassen könnten. Wir haben uns im Blick auf die 34. Schweizer Mustermesse zum Direktor unserer nationalen Messe in Basel, zu Herrn Nationalrat Prof. Dr. Th. Broghe, begeben, um selbst zu vernehmen,

was dieser Mann, der wie wenige andere die Finger unentwegt am Puls unseres Wirtschaftslebens hält, zur diesjährigen Messe zu sagen hat.

Wo Schwarzseher bereits einen Konjunkturrückgang sehen wollen, erkennt der Messedirektor, aus höherer Schau den naturgemäß aufgeblähten Nachholbedarf am Ende des Krieges richtig in die Rechnung einsetzend, eine Tendenz zur Normalisierung. Wir möchten es mit einem Bilde sagen: Wo ein Feld mit tiefen Geschoßkratern übersät ist, wird sich von selbst eine gesteigerte Tätigkeit entfalten, bis alle diese Gruben aufgefüllt

sind; ist das Land einmal wieder eingeebnet, so wird sich die Arbeit auf dem Grundstück normalisieren und nach und nach wieder auf die natürlichen Bebauungsarbeiten zurückbilden und beschränken.

Eine Folge der eingetretenen Abwertungen allerdings ist die deutliche Neigung vieler Länder, nach Möglichkeit nur noch zu exportieren, die Einfuhr dagegen so stark wie möglich, wo es geht, gänzlich zu drosseln. Dieser lebendige Exportwille, besonders dort, wo er bisher lange nicht so stark ausgebildet war, hat dazu geführt, daß sich am Welt-Warenmarkt so etwas wie eine inter-