Alle Wege führen nach Zürich

Autor(en): **Ott, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): **- (1956)**

Heft 24

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-651038

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Per A 4487

SOMMER 1956 [Nr. 24]

BAUEN LEBEN WOHNEN

ETH-BIBLIOTHEK Zürich

24

H. C. Andersen: «Ich fühle mich daheim, wohin ich auch immer komme - die Welt scheint mir mein Vaterland.»

Alle Wege führen nach Zürich

«Alle Wege führen nach Rom» – hieß es zur Zeit der Herrschaft Julius Cäsars, dessen zweitausendster Tötungstag, unter dem Stichwort «Die Iden des März», vor kurzem in der ganzen Weltpresse Anlaß bot zu einer großen Rückblende. «Alle Wege führen nach Rom» – das war weltmachtpolitisch gemeint.

«Alle Wege führen nach Zürich» – das dürfen wir heute, rein touristisch gesehen, ohne Ueberhebung, im Weltformat plakatieren. Wir stehen an der Schwelle des Düsenflugzeitalters. Wenn der Souverän des Kantons Zürich, die Stimmberechtigten, den erforderlichen Kredit für den «Düsen-Ausbau» des Interkontinental-Flughafens Kloten, das «Lufttor» Zürichs, rund 180 Millionen Franken, bewilligt haben, dann werden ab 1960 Swißair-Flugzeuge mit Strahlantrieb «fliegende» Menschen aus allen Herren Ländern «noch und noch» nach Zürich bringen. «Alle Wege führen nach Zürich» – das wird touristische Wahrheit, ist es schon.

Wie hieß der Reisespruch der unbeschwerten Zeit? Otto Julius Bierbaum dichtete ihn:

«Bunte Dörfer, bunte Kühe,
Ackerpracht und Ackermühe,
Reichsten Lebens frischer Lauf.
Dreht sich alles weit im Kreise;
Mitten durch geht deine Reise:
Tu nur Herz und Augen auf.»

Das war eine andere Zeit, das war eine andere Welt. Wer erinnert sich noch? Wer schmeckt noch ihren herben und doch so süßen Ruch? Wie klagte der Romantiker Justinus Kerner schon früher? 1849 stieß er den Fluch aus: «Oh, diese Zeit! Sie ist die Hölle, die aufwärts stürzt.» Die Beseelten waren beunruhigt über die Technik und die Neuerungen, die sie, angetrieben vom Schwungrad der Dampfmaschine, mit sich brachte. Justinus Kerner sprach seine tiefe Enttäuschung über das Verschwinden der «guten alten Zeit» mit tiefer Resignation aus: «Fahr zu, o Mensch!

Treib's auf die Spitze,
Vom Dampfschiff bis zum
Schiff der Luft!
Flieg mit dem Aar,
flieg mit dem Blitze!
Kommst weiter nicht als bis zur
Gruft!»

24/Redaktion: Hans Ott, Zürich
Verlag: Cicero-Verlag Zürich
Druck: Genossenschaftsdruckerei Zürich

Gottfried Keller antwortete dem Enttäuschten prompt. Er tat dies hellsichtig, hellhörig, ohne Furcht und Angst, dem erfinderischen Genie des Menschen, dem Fortschrittsgeist der Technik huldigend, mit dem zauberisch schönen Gemälde der Zukunft:

«Und wenn vielleicht in hundert
Jahren
ein Luftschiff hoch mit Griechenwein
durchs Morgenrot käm' hergefahren,
wer möchte da nicht Fährmann
sein?
Dann bög ich mich, ein sel'ger
Zecher,
wohl über Bord von Kränzen
schwer,
und gösse langsam meinen Becher
hinab in das verlassene Meer.»

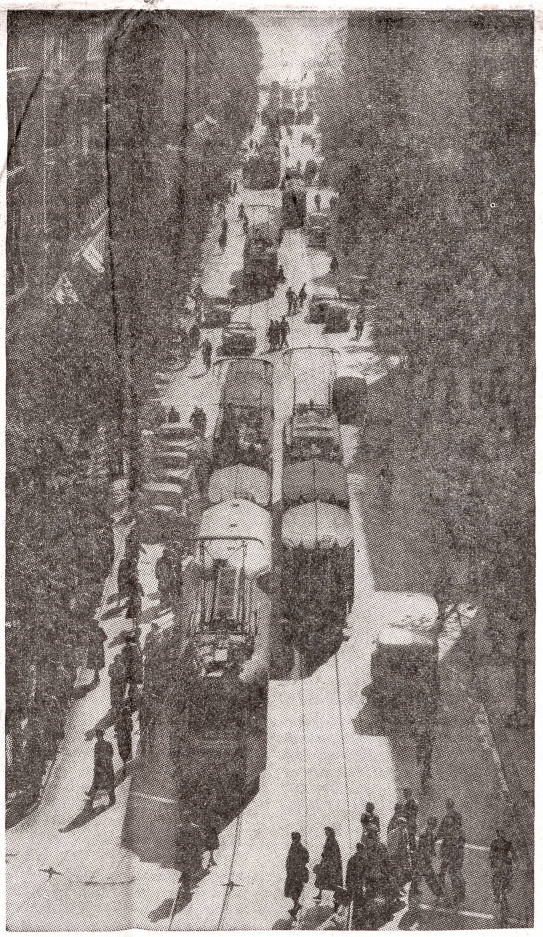
Beide Dichter, Justinus Kerner und Gottfried Keller, haben mehr oder weniger recht bekommen. Der Mensch fliegt mit dem Blitz um die Wette – und kommt doch nicht weiter als bis zur Gruft! Mit Spys und Trank, die von der Swißair den Passagieren köstlich aufgetischt werden, kommen Flugzeuge «durchs Morgenrot hergefahren».

Das Meer ist allerdings nicht verlassen; Mutterschiffe, Flugzeugträger und Radarstationen schwimmen auf den Fluten der Meere. Auf die Evolution in der Aviatik folgt die Revolution; sie revolutioniert auch den Reise- und Fremdenverkehr, den ganzen Tourismus vom Fuß bis zum Kopf. Der Mensch rast! Das Leben rast! Die Welt rast! Wer erinnert sich noch an die Reisen von Horaz? Wer hat noch eine blasse Ahnung von der Fußreise des Märchenerzählers H. C. Andersen nach Amak? Wer weiß noch, daß Andersen 29mal in der Schweiz war und 1833 zum erstenmal über den Simplon fuhr. Vor einem Jahrhundert waren die Engländer die einzigen wahren Weltreisenden; Thomas Cook, der «Erfinder des Fremdenverkehrs», öffnete ihnen die Welt. Mephisto fragt in der klassischen Walpurgisnacht:

«Sind Briten hier? Sie reisen sonst soviel, Schlachtfeldern nachzuspüren, Wasserfällen, gestürzten Mauern, klassisch dumpfen Stellen ...»

In seinem reich befrachteten Café-Odeon-Buch «Zürichs Treffpunkt mit der Welt» erzählt Curt Rieß vom ersten Internationalen Flugmeeting in Dübendorf: «Am Sonntag, 22. Oktober 1910 erschienen 25 000 Besucher in sieben Extrazügen auf dem Flugfeld. Held des Tages wird vorläufig der junge Franzose Georges Legagnieux, der mit einem Blériot-Eindecker bis auf 750 Meter aufsteigt und zum erstenmal Zürich – die ganze Stadt – umkreist.» Curt Rieß' heitere Schilderung erinnerte wohl viele Zeitgenossen an jenes Meeting. Auch mich. Mein Schulkamerad und ich waren damals auch dabei. Für die Bahn hatten wir kein Geld. So marschierten wir, mit einem grünen Rucksäcklein, in dem Brot und Käse und Chabeso verstaut waren, auf dem Buckel, zu Fuß von Winterthur nach Wangen. Vom Abhang aus verfolgten wir mit fiebernden Augen die Tollheiten in der Luft. Jener Tag, die Fußwanderung und das Luftschauspiel, ist uns unvergeßlich geblieben.

Was ist seit jenem, in der Rückblende heute idyllisch erscheinenden, denkwürdigen Aviatikmeeting in Dübendorf, in der Geschichte der Luftfahrt in der ganzen Welt, auf allen Kontinenten, nicht zuletzt im kleinen Schweizer Land, geschehen? Enormes! Es wird noch Enormeres geschehen! Wahrscheinlich heute Unvorstellbares! Die Mitte April 1956 von der geistig sehr aufgeschlossen geleiteten Zürcher Handelskammer herausgegebene «Studie über die Entwicklung des Flughafens Zürich» von Prof. Dr. ing. habil. K. Leibbrand enthält folgende Feststellung: «Der Luftverkehr befindet sich in einer so sprunghaften Entwicklung, daß eine Voraussage für 25 Jahre heute als unmöglich erscheint. Wir können uns nicht vorstellen, welche technischen Eigenschaften das Flugzeug des Jahres 1980 haben wird, welche Geschwindigkeit es entwickeln wird und in welchem Ausmaß es den Verkehr von Straße, Eisenbahn und Schifffahrt auf Kurz-, Mittel- und Langstrecken an sich reißen wird.»



Aufnahme der Zürcher Bahnhofstraße von Fernand Rauber. Reproduktion (mit freundlicher Erlaubnis des Verkehrsvereins Zürich und des Artemis-Verlags) aus «Zürich, das Buch einer Stadt», von Edwin Arnet und Hans Kasser.

Ueber die besonderen Verhältnisse in Zürich schreibt Prof. Leibbrand unter anderem: «Hier liegt zunächst eine Schätzung des Flughafens Zürich von 1954 vor, die von dem damaligen Stand von 545 000 Reisenden aus bis 1960 eine Zunahme auf 950 000 oder auf das 1,75fache erwartet. Es muß geprüft werden, in welchem Ausmaß besondere Verhältnisse die Entwicklung des Flugplatzes Zürich fördern oder hemmen und eine Abweichung von den genannten Zahlen nach oben oder unten rechtfertigen. Die Unterschiede von Stadt zu Stadt und Land zu Land sind groß.»

Zur politischen Abgrenzung und ihrem Einfluß äußert Prof. Leibbrand folgenden interessanten Standpunkt: «Für Kloten ist die Nähe der Landesgrenzen wichtig. Der Flughafen hat eine Grenzlage nicht nur in nördlicher, sondern auch in östlicher und westlicher Richtung. Das außerhalb der Grenzen liegende Einzugsgebiet darf nicht voll gerechnet werden, weil manche Reisende die Zoll- und Paßformalitäten – früher auch Devisenschwierigkeiten – bei der Anreise zum Zürcher Flughafen scheuen und deshalb Flughäfen des eigenen Landes auch bei größerer Entfernung teilweise den Vorzug geben. Wenn die Bestrebungen zum Abbau der Zollschranken weitergeführt werden, so dürfte dieses Hindernis an Bedeutung verlieren. Dann ist ein vermehrter Zustrom von Reisenden zu erwarten. Bei anhaltend politisch günstigen Verhältnissen

kann sich für Kloten, vorsichtig geschätzt, im Personenverkehr ein Zuwachs von 10 bis 15 Prozent ergeben.

Im Abschnitt über Schweizer Flughäfen vernehmen wir von Prof. Leibbrand unter anderem folgendes:

«Der Zürcher Flughafen ist ein Brennpunkt des europäischen Luftverkehrs. Es ist anzunehmen, daß er seine Stellung weiterhin verbessern wird. Die benachbarten Flughäfen St. Gallen, La Chaux-de-Fonds, Lausanne und Biel, die im Jahre 1938 noch planmäßig angeflogen wurden, sind bereits vollständig ausgeschaltet. Der Flughafen Bern besitzt nur noch eine einzige Linie nach London und bietet keine weiteren Anschlüsse. Er wird sich im Fernlinienverkehr zwischen Zürich und Genf nicht mehr lange behaupten können und wird künftig wohl nur noch für Zubringer- und Gelegenheitsdienste in Betracht kommen. Basel hat einen schweren Stand gegenüber Zürich. Neuerdings ist es zwar Endpunkt einer Auto-Luftbrücke England–Schweiz. Sonst ist seine Luftverkehrsbedeutung aber beschränkt. Das Einzugsgebiet ist weniger stark besiedelt als dasjenige von Zürich. Die Zerreißung des Verkehrsraumes durch die Landesgrenzen ist stärker spürbar als in Zürich. Auch die Entwicklung in Genf geht langsamer vor sich als in Zürich. Die internationalen Organisationen werden weiterhin einen starken dienstlichen Flugverkehr haben. Für den zivilen Personen- und Güterverkehr sind die Voraussetzungen jedoch kaum wesentlich anders als für Basel/Mülhausen.

Zürich ist rascher

Vor dem Krieg war der Personenverkehr in Zürich dreimal so stark wie in Genf. Nach dem Krieg fiel Zürich stark zurück, weil der deutsche und österreichische Verkehr ganz und der Ostverkehr zum größten Teil ausfielen und weil der Flughafen Genf-Cointrin früher ausgebaut wurde als Kloten. In letzter Zeit wächst der Verkehr in Zürich aber rascher als in Genf. Westdeutschland und Oesterreich erholen sich wieder. Zürich kann mehr Verbindungen und Anschlußlinien anbieten als Genf. Die Einwohnerzahl der Stadt Zürich selbst wächst rascher als diejenige von Genf. Aus diesen Gründen wird Zürichs Anteil am schweizerischen Luftverkehr weiter ansteigen. Es bleibt fraglich, ob es die 75 Prozent der Vorkriegszeit je wieder erreichen wird. Damals hatte das deutsche Reich das dichteste Fluglinienetz Europas. Ein derart dichtes Netz wird nicht mehr aufgebaut werden. Dafür schreitet aber die Konzentration auch über die Landesgrenzen hinaus weiter fort.»

Prof. Leibbrand kommt bei seiner Betrachtung über die Entwicklung der ausländischen Nachbarplätze, die er ebenfalls einbeziehen mußte, zum Ergebnis: «Mailand und andere italienische Flughäfen werden weder in größerem Umfang Verkehr von Zürich abziehen noch Verkehr dorthin abgeben. Innsbruck kann nie mehr als ein Zubringerhafen sein und wird als solcher dem Flughafen Kloten weiterhin Durchgangsreisende zuführen. Der führende Flughafen Süddeutschlands ist Frankfurt am Main. In erheblichem Abstand folgt München. Stuttgart und Nürnberg haben neben diesen großen Flughäfen einen schweren Stand. Für Zürich ist die Entwicklung von Stuttgart von besonderer Bedeutung. In den Direktverkehr nach Nord- und Südamerika, nach Afrika und in den Fernen Osten wird Stuttgart sich voraussichtlich nicht mehr einschalten können, nachdem die Besatzungsmächte seit 1945 Frankfurt am Main nachdrücklich gefördert und Stuttgart erst später wieder zugelassen haben. Jetzt liegt es im Verkehrsschatten von Frankfurt und Zürich und wird seinen Fernverkehr wohl weiterhin über diese beiden Flughäfen leiten. Der Fernverkehr aus dem südlichen Baden-Württemberg, aus dem Allgäu und aus Vorarlberg wird auf der Straße, mit der Eisenbahn oder mit Zubringerflügen (später mit Hubschraubern) nach Kloten kommen.

Die Flughäfen Straßburg und Lyon haben keinen besonderen Einfluß auf den Zürcher Verkehr.» Prof. Leibbrand erklärt abschließend: «Nach dem jetzigen Stand der Dinge kann angenommen werden, daß Zürich seine Stellung verstärken und aus dem Ausland vermehrten Verkehr erhalten wird. Seinen Vorkriegsanteil am Schweizer Luftverkehr wird es nicht wiedergewinnen. Wenn es aber bis 1970 65 bis 70 Prozent erreicht, so bedeutet dies einen absoluten Zuwachs von rund 20 bis 30 Prozent. Mit einer derartigen überdurchschnittlichen Zunahme des Luftpersonenverkehrs kann Zürich im Langstreckenverkehr vermehrt mit den großen ausländischen Flughäfen in Wettbewerb treten. Eine solche Entwicklung liegt im schweizerischen Landesinteresse und sollte die nötige politische Unterstützung finden. Eine noch stärkere Ausweitung des Einzugsgebietes über das oben geschätzte Maß hinaus ist dann nicht ausgeschlossen.»

Zürich und der «Lufttourismus»

Bezüglich des «Lufttourismus» stellt Prof. Leibbrand in seiner Studie unter anderem fest: «Nach Zeitungsberichten der letzten Wochen plant eine amerikanische Luftverkehrsgesellschaft (North American Air Lines) stark verbilligte Gesellschaftsflüge nach Europa. Wenn solche Flüge zugelassen werden, entsteht in der Luft die gleiche Wettbewerbslage, wie sie auf der Straße zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr besteht. Dadurch werden sicher neue Schichten von Reisenden gewonnen. Ob die Genehmigung zu solchen Flügen erteilt wird, ist im Augenblick fraglich. Es ist aber anzunehmen, daß bis 1970 verbilligte Luftgesellschaftsreisen sich einbürgern und einen zusätzlichen Verkehr von etwa 10 bis 20 Prozent des Linienverkehrs bringen werden.»

Es ist nicht daran zu zweifeln, daß der Lufttourismus, rascher als uns vielleicht lieb ist, sich «einbürgern» wird. 46 Jahre nach dem ersten Internationalen Flugmeeting in Dübendorf, an dem der Flugpassagier Ogurkowski in einem Wassergraben landete und ein Ackergaul das Flugzeug aus dem Sumpf herauszog, werden wir Hirtenknaben verschiedene Typen von «Düsenflugi» am Start und bei der Landung sehen. 46 Jahre nach dem I. Internationalen Flugmeeting in Dübendorf wird das Zürcher Flugmeeting 1956 – 26./27. Mai – einen großen Markstein des neuzeitlichen Flugtourismus bilden.

TU 104

«Alle Wege führen nach Zürich», das wissen sogar die mächtig im Auftrieb sich befindenden Sowjetrussen. Zum erstenmal überhaupt erscheinen die Sowjetrussen außerhalb des «Eisernen Vorhanges», außerhalb ihres Ostblockes und Satellitenreiches. Görings Gebeine und die seiner Mitverbrecher modern in Nazi-Walhall – die Sowjets aber kommen nach Zürich, um auf dem Flugfeld Dübendorf ihr Düsenverkehrsflugzeug Tupolev TU 104 vorzuführen. Lenin hat nicht umsonst ausgerechnet Zürich als Exil gewählt und an der Spiegelgasse gesagt: «Tee trinken und weiterarbeiten.» England, wo TU 104 beim Besuche von B. & Chr. große Erregung auslöste, delegiert «Hunter»-Jäger und Vahant-Bomber, Frankreich Mystère-4a-Jäger, die neue Düsenmaschine SE 210 Caravelle und den Düsen-Jagdbomber SO 4050. Aus den USA erscheint der Super-Sabre und, so nehmen wir wenigstens an, eine Konfrontationsmaschine zur Sowjetmaschine TU 104.

Das 1956er Dübendorfer Flugmeeting wird ahnen lassen, daß die «Welt-Reise» der Zukunft völlig andere Formen annehmen wird als zur Zeit Horaz', Goethes, der Gotthardpost, Heines und Cooks. Der Typus der Weltreisenden wird künftig ein anderer sein als eh und je. So wie es heute «Auto-Wanderer» gibt, wird es bald Flug-Wanderer, ja «Düsen-Wanderer» geben. Neben dem Polarflug der SAS, der die Schauhungrigen in wenigen Stunden vom Nordlicht zu den Palmen und zurück führt, wird es bald noch attraktivere Schau-Flüge in alle Herren Länder geben. Mit der Bestellung von 4 DC-8, ausgerüstet mit Rolls-Royce-Conway-Düsenaggregaten durch die TCA (Trans-Canada Air Lines) bei der Douglas Airkraft Company in Santa Monica, erhöht sich per Mitte Mai 1956 der Auftragsbestand für dieses Düsenverkehrsflugzeug auf 114 Einheiten! Die TCA ist die erste von den 11 Luftverkehrsgesellschaften, die die DC-8 gewählt haben, die den in England gebauten Conway-Strahlantrieb bevorzugt. Dem Conway-Triebwerk sollen gewisse Vorteile wie niedriges Gewicht und geringer Brennstoffverbrauch im Verhältnis zur Schubleistung eigen sein. Zu den Luftverkehrsgesellschaften, die außer der Swißair DC-8 bestellt haben, gehören die Delta Airlines, Estern Airlines, Japan Airlines, KLM, National Airlines, Pan American Grace Airways, Pan American World Airways, SAS und United Airlines. Diese DC-8 werden anfangs 1960 abgeliefert. Die mit Rolls-Conway-Düsenaggregaten des By-paß-Systems ausgerüsteten Maschinen befördern 120 Passagiere und 2,7 Tonnen Fracht in 10 000 Meter Höhe mit ungefähr 885 km/h Reisegeschwindigkeit. Sie enthalten Kabinen für Erstklaß- und Touristenklaß-Passagiere. Sie sind mit einer Sturmwarnradaranlage ausgerüstet. Sie können in 6 Stunden und 10 Minuten von Montreal nach London fliegen. Die TCA erwartet, daß die hohen Flughöhen und die Reisegeschwindigkeit keinerlei nachteilige Einflüsse auf die Passagiere ausüben.

Kehren wir, aus 10 000 Meter Höhe, zurück auf die Erde, in die Schweiz, nach Zürich, wohin, auch dank der verschiedenen DC-Maschinen, alle Wege führen.

Das 1956er Zürcher Flugmeeting – 26./27. Mai – wird natürlich auch dokumentieren, daß «die Schweiz nicht mehr das idyllisch-romantische Land ist, als welches den ausländischen Feriengästen zu erscheinen sie sich noch immer bemüht», wie ETH-Rektor Karl Schmid zu Beginn des hundertsten Jahres der Eidgenössischen Technischen Hochschule tadelnd erklärte. Und das ist gut so.

Das Zürcher Flugmeeting am 26./27. Mai darf gewissermaßen als großer und großartiger Auftakt für das Zürcher Rekord-Fremden- und Touristenjahr 1956 betrachtet werden. Es wird beweisen, daß für den Zürcher Fremdenverkehr noch große Reserven vorhanden sind. Professor Karl Schmid erklärte in seiner gedankenreichen und mahnenden Rektoratsrede «Zur Armut gehört die Klugheit»: «Der Fremdenverkehr, in guten Zeiten ein wichtiger Aktivposten der Zahlungsbilanz, ist heute gebunden an die verkehrsmäßige Erschließung des Landes, die, was die Bahnen anbetrifft, wohl ihrem Sättigungsgrad nahe ist, während unser Straßennetz noch eine Reihe großer technischer Aufgaben stellt.» Wir pflichten dem Rektor der ETH bei. Und wir hoffen, daß diese verkehrsmäßige Erschließung in der Luft und durch das neuzeitliche Straßennetz planmäßig erfolge. Arm sind wir zwar nicht, aber an Klugheit mangelt es uns doch hie und da. Der vielgereiste Friedrich Sieburg schrieb zwar im zweiten Dezemberheft 1955 der «Gegenwart» in seinem hochinteressanten Essay «Vom Wanderer zum Konsumenten» mit vollendeter Satire richtig:

«Sachgemäße Ausbeutung mit dem Anschein der Gastfreundschaft zu verquicken, ist eine Kunst, die in der Schweiz hochentwickelt ist, während die Franzosen viel zu ungeduldig sind, um den Reisenden eine so menschenfreundliche Komödie vorzuspielen». Es gehört zur Klugheit von uns «Hirtenknaben», uns diesen Wink mit der literarischen Noblesse zu merken, wenn wir innerlich nicht verarmen wollen...

Alle Wege führen nach Zürich – auch die bewährte und intelligente Statistikerin Dr. Käthe Biske beweist es in ihrer großen statistischen Rückblende «Zürcher Fremdenverkehr 1934 bis 1954»:

«In der rund 20jährigen Zeitspanne seit 1934 hat der Fremdenverkehr Zürichs, wenn man von der Kriegsperiode absieht, einen mächtigen Aufschwung erfahren. Die Zahl der Gäste, die sich 1934 noch auf rund 315 000 belief, hat sich bis 1954, als 642 000 Ankünfte registriert wurden, mehr als verdoppelt. Die Zahl der Logiernächte hat ebenfalls, wenn auch nicht so stark wie jene der Besucher, zugenommen, und zwar um 84 Prozent auf 1,6 Millionen. Der Bestand der in der Fremdenverkehrsstatistik erfaßten Betriebe war zu Beginn und Ende der Beobachtungsperiode mit 120 und 121 Betrieben unverändert. Die Zahl der Gastbetten, die sich im Jahresdurchschnitt 1934 auf 4811 bezifferte, ist bis 1954 auf 6239 erhöht worden. Während Ankünfte und Logiernächte den Vorkriegsstand bereits im Jahre 1945 und 1946 überschritten, erreichte die Beherbergungskapazität dieses Niveau erst im Jahre 1949. Die Hotels, Gasthöfe und Pensionen, die im Jahre 1934 eine durchschnittliche Besetzung von 50,3 Prozent aufwiesen, waren im Jahre 1954 zu 71,4 Prozent belegt. Das Minimum fiel mit 32,9 Prozent ins Kriegsjahr 1940, das Maximum mit 87,6 Prozent ins Jahr 1947.

Die Zunahme der absoluten Zahlen hat auch im Jahre 1955 angehalten, in dem 684 576 Gäste in Zürich abstiegen, auf die 1 711 119 Logiernächte entfielen. Die Zahl der Betriebe ist auf 128, die der Gastbetten mit 6914 auf gegen 7000 gestiegen. Dagegen ist die Bettenbesetzung, die bereits seit 1947 fast ständig zurückgegangen ist, weiter gesunken, und zwar von 71,4 auf 67,8 Prozent. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, daß die Logiermöglichkeiten in bedeutend rascherem Tempo erhöht wurden als die Zahl der Uebernachtungen stieg.

Von der großen Reisewelle, die mit Kriegsende vom Ausland her einsetzte, wird die Stadt Zürich reichlich bedacht. Wurden im Jahre 1934 von 100 Logiernächten im Durchschnitt 53 für Ausländer gebucht, so ist dieser Anteil, nachdem er während des Krieges auf ein Minimum zurückgefallen war, bis 1954 auf 64 und im Jahre 1955 sogar auf 66 Prozent gestiegen. Zwei Drittel der Frequenz werden heute somit durch Besucher aus dem Ausland bestritten. Während aber die zum größeren Teil auf dem Geschäftsreiseverkehr beruhende Inlandfrequenz verhältnismäßig stetig ist, zeigt die Auslandfrequenz einen überhöhten Hochsommerwert und entsprechend tiefe Minima in den Wintermonaten.»

«Die kleine Großstadt

wie Zürich oft bezeichnet wird, übt eine starke Anziehungskraft aus. Von den neun zum Vergleich angeführten ausländischen Großstädten, für welche die Vergleichsdaten allerdings nicht durchweg für die genau gleiche Zeitperiode gelten, zeigen nur München, Mailand, Hamburg und Rom höhere Frequenzen sowohl für Ankünfte als auch für Logiernächte. Stellt man aber auf die relative an der Wohnbevölkerung gemessene Intensität des Besucherstromes ab, so nimmt Zürich sogar den ersten Rang ein.»

Die Welt steht offen

«Die Welt steht offen, Scharen von Künstlern verkünden es mit Pinsel und Feder. Verkehr schafft Verkehr. Alles drängt in die Weite. Wer einmal ein fremdes Land bereiste, will noch mehr fremde Länder sehen. Der Vortrupp kennt das Reisen schon, jetzt will die Masse folgen, sie drängt auf Verbilligung des Reisens. Alle Völker, alle Staaten senden Lockrufe über die Erde. Die Verkehrsgesellschaften stimmen ein. Sie wenden sich an die Menschen einer unruhigen Welt, sie versprechen Entspannung, Erholung, Bequemlichkeit. Sie versprechen Morgenspaziergänge in blühenden Gärten, Abende auf funkelnden Ozeanen, Promenadendecks mit Liegestühlen, Hotelterrassen mit aufmerksamen Kellnern.

Ungeheuer tief ist die Zeitwende, düstere Sturmwolken wechseln mit dem höchsten Glanz der Lebenssonne. Schwere Sorgen sind da, und alle Schatzhäuser der Welt scheinen aufgeschlossen. Ein wenig Gefahr, ein wenig Angst für jeden. Aber auch Luft, Sonne, Wasser und aller Glanz des Himmels für jeden.»

(Alfons Paquet: «Fluggast über Europa».)

Zürich muß sich im nationalen und internationalen Fremdenverkehr nicht verstecken. Es ist schade, daß die Stadt Zürich in der Zeit, in der von A bis Z alle Verkehrsorganisationen mit den Mitteln der Kinematographie lokken, bisher keinen Züri-Film schuf. Vielleicht widmet der Zürcher Verkehrsverein auch diesem Bedürfnis seine geistige Regsamkeit. Vielleicht hilft auch die Vereinigung Zürcher Bahnhofstraße mit, «Europas Konzentrat von Luxus, Eleganz und Qualität» filmisch zu empfehlen. Denn es ist Zürich, «wo sich das Einkaufen mit so viel mehr friedlichem Komfort bewerkstelligen läßt als im ruhelosen Paris»!

Die Schweiz und Zürich sind, durch die Entwicklung in Italien, Frankreich und Deutschland, wieder sehr preisgünstig geworden. Bei uns erleben der fremde Reisende und der Allerwelts-Tourist die erregende Begegnung mit dem Phänomen der Qualität der Arbeit und der Qualitätsprodukte. Wie wohl in keinem anderen Land! In der Zeit, in der es «Wissenschaftliche Fremdenverkehrskongresse» gibt, in der Epoche, in der der Internationale Volkstourismus (Popularis, Reisekasse) endlich «groß zum Zug kommt», in der Zeit, in der der Reise- und Erlebnis-Nachholbedarf noch immer enorm ist, spielen Qualität, Gastfreundschaft, Höflichkeit und Ehrlichkeit eine entscheidende Rolle.

«Die Verwandlung des Wanderers in einen Verbraucher», der Wettbewerb um den möglichst größten Anteil im «Beherbergungsgewerbe» gibt uns in der Schweiz und in Zürich viele Chancen. Wir wollen den Fremden das Zürich-Erlebnis unvergeßlich lieb und schön, gut und preiswert machen. Ganz neue Typen von Reisenden aus Europa und Amerika kommen in die Schweiz. Außer den reinen Ferienreisenden erscheinen Zweckreisende aller Art. Hie und da auch noch Individualisten.

Man kann so oder so reisen! Man kann die Fremden, ob sie per «Flugi», Motor oder auf Schusters Rappen kommen, so oder so behandeln –, man wird es uns auf jeden Fall «heimzahlen». Hier gilt: Sage mir, wie du mit Fremden umgehst, und ich sage dir, wie der Fremde mit dir umgeht!

Alle Wege führen nach Zürich – alle Fremden die guten Willens sind, alle Gäste, sind uns willkommen; wir wollen unsere «Kleine Weltstadt» für sie schön und – wohnlich machen!

Hans Ott