Zeitschrift: Jahresbericht / Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs
Herausgeber: Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs
Band: 23 (1940)

Rubrik: Allgemeines

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: 11.07.2025

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

A. Allgemeines

Mit dem 31. Dezember 1940 ging das schwerste Jahr der nunmehr 23jährigen «Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs» zu Ende. Stellte schon das Jahr 1939 mit seinen kriegerischen Vorbereitungen und dem im September folgenden Kriegsausbruch unsere Volkswirtschaft vor völlig neue Aufgaben und ungeheure Schwierigkeiten, so weiteten sich diese im Jahre 1940 in einer Art und Weise aus, daß es der letzten Anstrengung von Behörden und Volk und jedes Einzelnen bedurfte, um die Lage zu meistern. Durch die folgenschweren kriegerischen Ereignisse: im Vorfrühling der deutsche Einmarsch in Dänemark und Norwegen, anfangs Mai die Besetzung von Holland, Belgien und Luxemburg und daran anschließend die gewaltige Offensive der deutschen Armeen durch Frankreich bis an die Westküste, der Eintritt Italiens in den Krieg, der Zusammenbruch Frankreichs, kam auch die Schweiz wirtschaftlich in eine schwierige Lage. Bundesrat Stampfli hat diese anschaulich gezeichnet, als er in einer Ansprache die Schweiz mit einer belagerten Festung verglich. Und in der Tat: die verschärfte Kriegslage führte zur zweiten Generalmobilmachung der Armee, die kriegswirtschaftlichen Maßnahmen wuchsen sich aus und beeinflußten immer einschneidender unser gesamtes Wirtschaftsleben. Die Rationierungskarten und die Coupons mehrten sich. Blockade und Gegenblockade übten auch auf unser Land naturgemäß ihre unheilvolle Wirkung aus. In den Garagen stauten sich die Automobile. Der zunehmende Mangel an Benzin und sonstiger Brennstoffe für Motorfahrzeuge lähmte die Transportunternehmungen und den privaten Automobilverkehr in empfindlichster Weise. Dazu kamen noch die Verdunkelungsvorschriften und die Maßnahmen zur Verbrauchslenkung, sowie die neuen Vorschriften über die Öffnungszeiten und die Polizeistunde, welche die ungünstigen Wirkungen der veränderten Wirtschaftslage vorab auf die Hotellerie und das Gastwirtschaftsgewerbe noch empfindlicher verstärkten.

Daß der schweizerische Fremdenverkehr und die mit ihm verbundenen Wirtschaftszweige dieses erste Kriegsjahr und die Stellung einer belagerten Festung besonders hart zu spüren bekamen, liegt im Wesen dieses Zweiges unserer Volkswirtschaft. Und daß es besonderer Anstrengungen und einer zweckmäßigen Ein- und Umstellung auf die gegebene Lage bedurfte, wenn die eintretenden Schäden und Gefahren in diesem Wirtschaftszweig auch nur einigermaßen wettgemacht werden sollten, bedarf keines besonderen Beweises.

Das erste Kriegsjahr brachte dem schweizerischen Fremdenverkehr eine völlige Strukturwandlung. Der Fremdenverkehr aus dem Ausland versiegte sozusagen ganz. Der Binnenverkehr dagegen konnte annähernd auf der früheren Frequenzhöhe gehalten werden; in einzelnen Regionen ließ er sich zu gewissen Zeiten sogar nicht unbeträchtlich steigern.

Unser Fremdenverkehr zeigt auf Grund der eidgenössischen Statistik in den letzten drei Jahren folgende Entwicklung:

Gäste (Arrivées)

	1938	1939	1940
Ausländer	1 426 326	1 000 536	130 379
Schweizer	2 059 066	1 918 035	1 835 771

Logiernächte

	1938	1939	1940
Ausländer	7 555 449	5 826 982	1 808 281
Schweizer	8 430 656	7 767 381	8 197 566

Aus dieser Gegenüberstellung erkennt man, daß der Verkehr aus dem Ausland, verglichen mit dem Vorjahr, gemessen an der Gästezahl, um 87 %, gemessen an den Logiernächten um 69 % gesunken ist. Die Zahl der monatlich registrierten Auslandsgäste schwankt pro 1940

zwischen 6350 und 14 500, die von ihnen erbrachten Logiernächte zwischen 127 000 und 181 000. Damit ist zugleich festgestellt, daß *von einem eigentlichen Fremdenverkehr über die Grenzen nicht mehr gesprochen* werden kann. Was noch an Auslandsgästen bei uns weilte, waren in der Hauptsache Dauergäste, Patienten in Sanatorien, Studierende, sowie eine äußerst beschränkte Zahl von Gästen, die der noch mögliche zwischenstaatliche Geschäftsverkehr hereinführte. Die relativ größte Zahl ausländischer Gäste wurde im Gebiet des Genfersees beherbergt.

Der *Inlandgast* ist also zum *entscheidenden Träger unseres ganzen Fremdenverkehrs* geworden. Ihm ein besonderes Augenmerk zu schenken und seine Reiselust, das Interesse an Land und Volk der eigenen Heimat zu fördern, mußte deshalb zum Hauptziel der Verkehrswerbung gemacht werden. In welchem Maße das der Schweizerischen Verkehrszentrale gelungen ist, zeigen die nachfolgenden, nach den einzelnen Saisonzeiten gegliederten sachlichen Feststellungen.

a) Wintersaison 1939/40 (Dezember bis Februar).

Obgleich sich während dieser Jahreszeit unsere Armee auf vollem Mobilmachungsstand befand, verminderte sich der Binnenverkehr nur von 1,480 auf 1,458 Millionen Logiernächte oder nur um ca. 1,5 %. Im Februar, dem Hauptmonat des winterlichen Reiseverkehrs schweizerischer Gäste, erreichte ihre Zahl fast die Rekordziffer des Vorjahres. Vermehrte Frequenzen schweizerischer Herkunft wurden im Februar in der Zentralschweiz, den Waadtländer Alpen und im Wallis notiert, während sich im Berner Oberland dieser Verkehr annähernd auf der Vorkriegshöhe halten konnte. Mit einer Gesamtzahl von 1 458 100 Logiernächten stand der Binnenverkehr im Winter 1939/40 um knapp 2 % über dem Durchschnitt der Ergebnisse von 1933/34 bis 1938/39.

An den Logiernächten gemessen betrug der Rückschlag der ausländischen Gäste ca. 72 %, d. h. der Anteil der Ausländer verminderte sich gegenüber dem Vorjahr von ca. 1,88 Millionen auf 0,533 Millionen Logiernächte im Berichtsjahr.

b) Frühjahrssaison 1940 (März bis Mai).

Bemerkenswerte Ergebnisse brachte die Frühjahrssaison. Das frühe Osterfest und das gute Wetter boten wertvolle Werbehilfe, so daß sich der Frühlingsverkehr im März zu Rekordzahlen ausweitete. Es wurden in diesem Monat rund 600 000 Logiernächte schweizerischer Gäste gemeldet, eine Zahl, wie sie für den März überhaupt noch nie seit Bestehen der eidgenössischen Fremdenstatistik verzeichnet wurde. Durch die zweite Generalmobilmachung unserer Armee unmittelbar vor Pfingsten hat dann der Frühlingsverkehr auf einmal ausgesetzt. Trotzdem ist mit fast 1 680 000 Logiernächten während der ganzen Frühjahrssaison der Binnenverkehr gleich groß gewesen wie während der bisher besten Saison im Frühjahr 1939.

Selbstverständlich ist damit der Ausfall an Auslandgästen in keiner Weise wettgemacht worden. Ihre Zahl ging um fast drei Fünftel zurück.

c) Sommersaison 1940 (Juni bis August).

Juni und Juli zeigten ausgesprochene Tiefenrekorde im Binnenverkehr. Gegenüber dem Juli 1939 betrug der Rückschlag im Juli 1940 allein ca. eine Viertelmillion an Logiernächten. Dabei ist zu beachten, daß der Binnenverkehr im Monat Juni noch ganz unter den Auswirkungen der zweiten Generalmobilmachung stand. Ende Juni und Anfang Juli sind dann wieder die älteren Jahrgänge der im Mai mobilisierten Truppen entlassen worden. Im Juli aber folgte auf das schöne Wetter im Juni eine Schlechtwetterperiode, die leider mit dem Ferienbeginn zusammenfiel.

Ein wesentlich erfreulicheres Bild zeigte der zweite Hochsommermonat August. Im Binnenverkehr zählte man 1 539 000 Logiernächte, d. h. die bisher höchste Zahl seit dem Bestehen der Statistik. Der Durchschnitt an Schweizer Gästen im Monat August der Jahre 1934—1939 betrug rund 1 413 000 Logiernächte, so daß der August 1940 diesen Durchschnitt um ca. 9 % übertraf. In der Zentralschweiz, im Berner Oberland, im Tessin, im Gebiet des Genfersees, im Waadtländer Oberland und im Wallis ist im August die bisher beste Saison mit Schweizergästen erzielt worden. Für die ganze Sommersaison 1940 wurden 3 166 803 Logiernächte

schweizerischer Gäste gezählt, ein Ergebnis, das auf ca. 12 % der bisher besten Saison vom Sommer 1938 nahekommt.

d) Herbstsaison 1940 (September bis Oktober).

Zu besonders erfreulichen Höhepunkten brachte es die Verkehrswerbung im Binnenverkehr während der Herbstsaison. Mit 819 651 Logiernächten ist die bisher höchste Schweizerfrequenz im September noch um 8 % übertroffen worden. Sie steht um 12 % höher als der Durchschnitt der Jahre 1934—1938. Auch der Oktober hat mit 589 544 Logiernächten aus der Schweiz eine Höchstzahl erreicht. Die im Herbst bevorzugte Region, der Kanton Tessin, brachte es auf total 315 000 Logiernächte (Schweizer und Ausländer), womit nicht nur die Saison des Jahres 1935 übertroffen wird, sondern dieses Resultat blieb nur um zirka 12,5 % hinter dem Durchschnitt der Jahre 1934 bis 1938 zurück. In diesem Landesteil wäre es demnach fast gelungen, den Ausfall an Auslandgästen durch einen stark gesteigerten Verkehr aus der Schweiz auszugleichen.

Mit 419 000 resp. 489 000 Logiernächten im November und Dezember sind schweizerische Ergebnisse erreicht worden, wie sie die allgemeine Statistik für diese beiden Monate bisher noch nie verzeichnete.

Die günstigen Resultate im schweizerischen Binnenverkehr täuschen uns keineswegs darüber hinweg, daß damit dem Gastgewerbe in einem nur recht beschränkten Umfange geholfen werden konnte. Dieses Gastgewerbe, sowie die übrige schweizerische Verkehrswirtschaft hat sich auf einen vollständig freizügigen internationalen Reiseverkehr aufgebaut und ist durch ihn auch groß und stark geworden. Eine Autarkie im schweizerischen Fremdenverkehrsgewerbe, wie sie uns durch die Kriegsereignisse heute aufgezwungen ist, wird die Lebensfähigkeit dieses so wichtigen Zweiges unserer Volkswirtschaft auf längere Zeit niemals gewährleisten können. Während wir noch im letzten «Rekordjahr» der Vorkriegszeit einen Bruttoertrag von fast 16 Millionen Logiernächten und einer entsprechenden Bettenbesetzung von 31,5 % feststellen konnten, sank dieser Ertrag 1939 auf 13,6 Millionen und 1940 sogar auf knapp 10 Millionen herab. 1939 betrug die Bettenbesetzung nach den verfügbaren Betten noch 27,8 %, 1940 sank sie auf 19,2 %. Noch ungünstiger wird das Bild, wenn wir es nach den vorhandenen Betten analysieren: 1939 waren noch 22,5 % dieser Betten besetzt, 1940 aber nur noch 14,2 %. So willkommen der Schweizergast auch für unsere Hotellerie und den mit ihr zusammenhängenden Erwerbszweigen in der heutigen Kriegszeit auch ist, so wenig wird ein noch gesteigerter Binnenverkehr es vermögen, ihnen diejenige Substanz zuzuführen, der sie für ein Durchhalten auf längere Sicht hin so dringend bedürfen.

Der Eisenbahnverkehr

Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten im Jahre 1940 119 687 421 Reisende, oder 564 282 mehr als 1939. Einen mengenmäßigen Mehrverkehr zeigten die ersten drei und die letzten zwei Monate des Jahres. Die Transporteinnahmen im Personenverkehr der SBB erreichten im Berichtsjahre rund 135 Millionen Franken, oder fast 2 Millionen mehr als 1939. Die meisten größern Privatbahnen haben im allgemeinen schlecht abgeschnitten, naturgemäß vor allem solche, deren Frequenz bisher stark vom Fremdenverkehr bedingt war.

Während die Lötschbergbahn ihre Einnahmen aus dem Personenverkehr annähernd noch auf der vorjährigen Höhe halten konnte, sind sie bei den Rhätischen Bahnen um ca. 13 % und bei der Visp-Zermattbahn sogar um ca. 26 % zurückgegangen. Die Montreux-Oberland-Bahn und die Bodensee-Toggenburgbahn vereinnahmten jedoch zirka 18 % mehr, ebenso einige andere Bahnen, die bisher der Automobilkonkurrenz besonders stark ausgesetzt waren. Zur allgemeinen Belebung des Reiseverkehrs trug zweifellos das von den Transportanstalten herausgegebene Ferienabonnement bei, von welchem nicht weniger als 130 000 Stück verkauft wurden. Leider wirkte sich diese erfreuliche Tatsache nur bei einigen wenigen Bahnen auch einnahmefördernd aus.

Der Straßenverkehr

Von einem internationalen Autotourismus kann praktisch nicht mehr gesprochen werden. Zum vorübergehenden Aufenthalt in der Schweiz überquerten im Berichtsjahre nur

noch 11 727 Motorfahrzeuge die Grenze, gegenüber 284 888 im Vorjahre und 419 119 im letzten Friedensjahr 1938. Die meisten Motorfahrzeuge kamen aus den drei Nachbarländern und zwar 7771 aus Frankreich, 2433 aus Italien und 996 aus Deutschland. Von den übrigen Ländern her ist der Motorfahrzeug-Verkehr annähernd gänzlich versiegt.

Die Benzinrationierung setzt aber auch dem internen Motorfahrzeugverkehr außerordentlich zu. Für touristische Zwecke kommt das Motorfahrzeug schon seit dem letzten Sommer praktisch nicht mehr in Frage. Dafür ist nun bei allen Volkskreisen das Velo als Transportmittel stark in der Achtung gestiegen und zwar nicht nur für den Ausflugsverkehr, sondern auch für Ferienreisen. Der Velobestand der Schweiz wird auf Ende 1940 auf rund 1 400 000 Fahrzeuge geschätzt.

Die Saison- und Jahreslinien der Reiseposten beförderten im Berichtsjahre 6 212 663 Reisende, d. h. rund 925 000 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen stiegen um Fr. 393,000.— auf Fr. 5,700,000.—. Höhere Frequenzen und Einnahmen wiesen nur die gewöhnlichen Jahreslinien auf, bei den Saisonlinien und den Jahreslinien mit Saisonverkehr wurden zwar mehr Personen befördert, hingegen geringere Einnahmen als im Vorjahre erzielt.

Der Luftverkehr

Während sieben Monaten lag der Luftverkehr völlig still. Am 18. März gelang es endlich der Swissair, vom neuen Zollflugplatz Locarno-Magadino aus eine werktäglich betriebene Fluglinie nach Rom zu eröffnen. Am 1. April folgte eine zweite Linie auf der Strecke Locarno-Barcelona, die unmittelbaren Anschluß nach Madrid-Lissabon hatte. Namentlich die Linie nach Spanien zeigte eine recht befriedigende Frequenz. Infolge des Eintrittes Italiens in den Krieg und der damit verbundenen gänzlichen Änderung der militärpolitischen Lage im Mittelmeerbecken mußte die Linie nach Spanien am 11. und diejenige nach Rom am 25. Juni eingestellt werden. Trotz zahlreicher Bemühungen von Seiten der Behörden und der Swissair gelang es im Verlaufe des Berichtsjahres leider nicht, den Betrieb auf diesen beiden Linien wieder aufzunehmen. Hingegen konnte vom 30. September an die Swissair wiederum auf der Strecke Zürich-München regelmäßig fliegen, wodurch uns ein wichtiger Tagesanschluß nach Berlin und Kopenhagen-Stockholm vermittelt wurde. Bestrebungen von Seiten der Alpar, eine interne Fluglinie Genf-Lausanne-Bern-Zürich-St. Gallen-Altenrhein, sowie gemeinsame Bestrebungen der Swissair und der Alpar, Rund- und Alpenflüge ab Zürich und Bern durchzuführen, hatten keinen Erfolg. Aus militärischen Gründen wurde ferner die private Flugtouristik innerhalb der Schweiz verboten. Auf einigen Plätzen ist lediglich ein beschränkter Schulbetrieb des Segelfluges, sowie auf dem Flugplatz Lausanne das Training von Motorpiloten gestattet worden.

Auf ihren drei Fluglinien beförderte die Swissair im Jahre 1940 1613 zahlende Passagiere, 14,2 Tonnen zahlende Fracht, 7,4 Tonnen Post und 33,6 Tonnen Gepäck.

B. Vereinsorgane

Die Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs zählte auf Ende 1940 142 Mitglieder, d. h. zwei Mitglieder weniger als im Vorjahr.

Die zweite Generalmobilmachung der Armee Mitte Mai verhinderte die Durchführung der auf den 27. Mai nach Neuchâtel anberaumten XXIII. Generalversammlung. Sie konnte dann erst im Herbst abgehalten werden und wurde damit zugleich auch zur Liquidationsversammlung. Anschließend fand am gleichen Tage die Gründungsversammlung der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung statt. Die letzte Tagung der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs wurde unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Hun-