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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1943)

Heft: 6

Artikel: Eisenbahn und Dampfschiffahrt im Dienste des Fremdenverkehrs

Autor: Bittel, S.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-773376

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

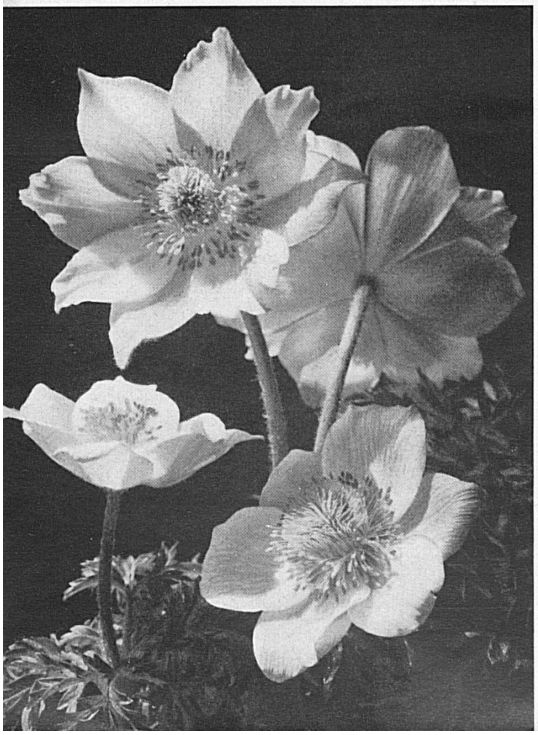
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 08.07.2025

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



verfrühten Einverleibung von Kleinbahnen in das Bundesbahnnetz wird erreicht, daß das Verständnis breiter Volkskreise für die Bedürfnisse und den Nutzen aller Eisenbahnen erhalten bleibt und nicht verwischt wird. Bei der föderalistischen Struktur unseres Landes, bei der die Kantone das Straßennetz betreuen, wird dadurch auch der Gefahr einer einseitigen Verkehrsorientierung der Kantone und Gemeinden vorgebeugt und für eine sinnvolle gegenseitige Ergänzung des Verkehrs auf Schiene und Straße am besten gesorgt. Als ideale Lösung ist anzustreben, daß der öffentliche Verkehr auf den regional zusammengeschlossenen Eisenbahnen und den Straßen einer einheitlichen betrieblichen und kommerziellen Leitung unterstellt wird, wie das bereits in einzelnen Landesgegenden erzielt werden konnte. Reines Staatsbahnsystem für die Bedienung der Hauptverkehrsadern und regionale Transportunternehmungen für den Schiene- und Straßenverkehr in privatwirtschaftlicher Form, aber auch mit gemeinwirtschaftlicher Zielsetzung, dürfte für unser Land die richtige Lösung sein, um staatliche und private Initiative im Verkehrswesen zu erhalten und ihre gegenseitige Befruchtung zu gewährleisten.

Eisenbahn und Dampfschiffahrt im Dienste des Fremdenverkehrs

Von S. Bittel, Direktor der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung

Wenn wir in die Anfänge des schweizerischen Fremdenverkehrs zurückschauen, können wir feststellen, daß die dem eigentlichen Fremdenverkehr dienenden Transportanstalten schon damals eine festumrissene Stellung einnahmen. Sie haben die Entwicklung unseres Fremdenverkehrs sehr günstig beeinflußt, und im Laufe der letzten Jahrzehnte haben sich aus dem schweizerischen Transportwesen die spezifischen Touristikbahnen, die den über die Grenze flutenden Strom der Reisenden auch in entlegene Bergtäler und Höhenkurorte weiterleiteten, noch stärker herauskristallisiert. Heute besitzt die Schweiz ein imponierendes Touristik-Transportwesen, das neben vielen Schmalspur-, Zahnrad- und Standseilbahnen auch eine sehr leistungsfähige Dampfschiffahrt umfaßt.

In gleichem Maße wie der Fremdenverkehr und die Hotellerie ist aber auch das Touristik-Transportwesen starken Konjunkturschwankungen unterworfen. Alle Bemühungen, die unternommen werden, um die Krisenfolgen im Fremdenverkehr zu mildern und abzuschwächen, mußten auch hier einsetzen, sollte nicht ein bedeutender schweizerischer Wirtschaftszweig in seiner Existenz bedroht werden. Ein Blick auf die Frequenz- und Entwicklungsstatistiken der letzten sechzig Jahre schweizerischen Transportwesens beweist uns, daß die Touristikbahnen, mit Einschluß unserer Seeschiffahrt, eine sehr viel steilere Kurve aufweisen als die Normalspurbahnen. Das Bahnnetz der letztern wurde von 2451,3 km im Jahre 1880 auf 3640,9 km im Jahre 1940 erweitert, was einer Steigerung von knapp 50 % entspricht. Die Kilometerzahl der Schmalspurbahnen, die überwiegend durch Fremdenregionen führen, stieg hingegen im gleichen Zeitraum von 48,3 km auf 1586,9 km (Steigerung über 3000 %) und jene der Zahnradbahnen von 21,1 km auf 108,5 km (Steigerung über 500 %). Die Entwicklung dieser Transportanstalten, größtenteils in privatem Besitz, wurde selbstverständlich vom wachsenden Fremdenverkehr begünstigt. Im gleichen Zuge muß jedoch gesagt werden, daß die grundlegende Voraussetzung für eine solche Entwicklung ein gut ausgebautes Transportwesen bildete, und so kam es, daß Fremdenverkehr und Touristik-Transportwesen im Verlaufe der letzten drei Jahrzehnte zu einer unzertrennlichen Einheit zusammengeschmolzen sind. Das wird auch in Zukunft so sein.

Leider sind die Einnahmen der Privatbahnen seit dem Jahre 1930 fortwährend gesunken. Noch 1930 beliefen sie sich auf 141,5 Millionen und erreichten ihren Tiefstand im Jahre 1936 mit 104,3 Millionen. Erst die Abwertung des Schweizerfrankens brachte 1937 eine leichte Entlastung. Es wurden wieder 8 Millionen mehr eingenommen; aber der Kriegsausbruch hat diese hoffnungsvolle Entwicklung neuerdings jäh abreißen lassen. Es wäre eine Täuschung, zu glauben, daß die heutige Frequenz die Aufrechterhaltung der Betriebe gewährleisten könnte. Staatliche Hilfeleistungen waren unumgänglich.

Die touristischen Bahnen der Schweiz stehen jedoch vor bedeutenden Zukunftsaufgaben. Es besteht gar kein Zweifel, daß unsere Bergbahnen einen der attraktivsten Anziehungspunkte für den Auslandsreisenden darstellen. Ihre wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung rechtfertigt unzweifelhaft das staatliche Interesse. Das gleiche darf auch von der *schweizerischen Dampfschiffahrt* gesagt werden. Bei ihr haben wir es mit einem Verkehrsmittel zu tun, das heute fast ausschließlich touristischen Zwecken dient.

Fremdenverkehrstechnische Gründe sprechen also neben rein wirtschaftlichen Argumenten für die Notwendigkeit, auch die schweizerische Dampfschiffahrt durch die Krisenjahre hindurchzubringen. Sie ist für uns von ganz hohem Werte. Kein kontinentales Land, mit Ausnahme von Finnland, weist ein so weites Netz von Seen auf wie gerade die Schweiz. Diese Seen sind fast ohne Ausnahme von unbeschreiblichem Liebreiz und fesseln die Auslandsgäste immer wieder von neuem. Seien sie nun an der Grenzscheide gelegen oder am steilen, wild zerklüfteten Gebirgshang oder gar im stillen Gebirgstal : ihre mannigfache Gestalt und Umgebung ist begeisternd. Der schweizerischen Dampfschiffahrt fällt die Aufgabe zu, die Gestade der Seen zu verbinden und die Gäste durch dieses landschaftliche Dorado hindurchzuführen. Sie muß und wird sich innerhalb des nationalen Fremdenverkehrs behaupten, weil sie für uns einfach unersetzbar ist.

Schließlich dürfen wir auch noch darauf hinweisen, daß die Dampfschiffahrt, wie die Bergbahnen, hohe gesundheitliche Werte vermittelt und namentlich dem Großstädter reiche Entspannung bietet. Hundertjähriger Pioniergeist hat hier ein Werk geschaffen, das unsern Fremdenverkehr jederzeit positiv beeinflußt hat und für den Schweizer selbst beglückendes Erlebnis bedeutet.

Der Anteil der privaten Transportanstalten am schweizerischen Verkehr

Von Dr. H. Born, Generalsekretär des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten

In der Schweiz sind Bau und Betrieb von Eisenbahnen während 46 Jahren ausschließlich den Kantonen und der privaten Tätigkeit überlassen worden. Sowohl das erste schweizerische Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 wie das noch heute geltende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872, huldigten dem Privatbahnprinzip. Dieses wurde erst durch das « Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen », welch letzteres am 20. Februar 1898 vom Schweizervolk mit überwältigendem Mehr angenommen wurde, durchbrochen. Die