

"Grosse Schweizer Alpenroute"

Autor(en): **Gurner, H.A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **5 (1930)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727441>

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.



«Grosse Schweizer Alpenroute».

Dr. H. A. Gurtner, Lauterbrunnen.

Keine originelle Idee,
doch zeitgemäss in der Anwendung.

Taufakt: Grosse Schweizer Alpenroute — Nord-Südroute — Transversale — «Automobilisierung» und Industrialisierung — Entwicklungstendenzen — Anteil der Nationen — Gesamttourismus: Schweiz — Ausland — Wirtschaftliche Bedeutung — Propaganda.

1.

Nein, ganz originell ist die Idee einer «Grossen Schweizer Alpenroute» nicht mehr, nachdem die «Route des Alpes» in Frankreich sich über ein Jahrzehnt ausgewirkt und bewährt hat. Evian-Nice, befahren durch die P. L. M. und zahlreiche Privatautos, kann man sich heute nicht aus dem Fahrprogramm des kontinentalen Automobilisten wegdenken. Dürfen wir in der Schweiz das Vorgehen unserer westlichen Nachbarn kopieren?

Wenn wir uns den grossen Automobilverkehr über die höchsten Alpenpässe vor Augen halten und sehen, wie dieser Verkehr während der Sommermonate verläuft, so dürfen wir heute ganz getrost an eine propagandistische Beeinflussung dieses Verkehrs herantreten: spezielle Strassenverbindungen hervorheben, ihnen bezeichnende Namen beilegen und den Scheinwerfer der Propaganda auf sie einstellen.

Als meist befahrene Routen heben wir hervor: die Transversale: Lyon Genf — Lausanne — Montreux — Bern oder Interlaken — Luzern — Zürich — St. Gallen oder Konstanz — München; die Nord — Süd Route vom Schwarzwald über Gotthard oder Grimsel — Simplon nach den italienischen Seen und Mailand und die Grosse Schweizer Alpenroute der Hochsommermonate: Pillon — Grimsel — Furka — Oberalp — Julier als Verbin-

dungsstrasse der grossen Touristenzentren des Genfersees, des Wallis, des Berner Oberlandes und des Engadins.

2.

Grundlage des seit ungefähr einem Jahrfünft kräftig anschwellenden Autotourismus ist die «Automobilisierung» der Welt, für uns speziell Europa. Der Weltbestand an Automobilen lässt sich ungefähr 32 Millionen¹⁾ Wagen errechnen. Davon laufen in U. S. A. 24,500,000; Grossbritannien 1,309,000; Frankreich 1,088,000; Kanada 1,078,000; Deutschland 577,000; in der Schweiz 71,000²⁾ usw.

Dies sind die Zahlen für die Automobile ohne Einrechnung der Motorräder. Dass die U. S. A. heute so ziemlich automobilisiert sind, wird vom grossen zahlenmässigen Vorsprung gegenüber dem Wagenbestand der übrigen Welt bewiesen. Die grosse Zahl zeigt uns aber auch, bis zu welchem Grade sich ein Staat unseres Kulturkreises mit Automobilen durchsetzen lässt. Wir dürfen aber keineswegs glauben, dass mit dem Verhältnis: ein Automobil auf 5 Personen dieser Prozess der Automobilisierung zum Stillstand komme. Die führenden Unternehmer der Automobilproduktion teilen diese Ansicht nicht und steigern noch ihre Produktionsfähigkeit. Wird aber das Verhältnis z. B. von 1 : 5 auf 1 : 2,5 gebracht, so bedeutet dies ja eine neue Verdoppelung(!) des Bestandes. Die Automobilisierung der übrigen Welt steht aber noch bevor und welche Vermehrung in diesen Staaten noch zu erwarten ist, kann ungefähr aus dem heutigen Verhältnis zwischen Bevölkerungszahl und Automobilbestand geschlossen werden.

Während heute in den U. S. A. auf je 5 Personen ein Automobil gerechnet wird, stellt sich das Verhältnis in den übrigen Ländern wie folgt. Es entfällt je 1 Personenautomobil auf

5 Personen in den U. S. A.	71 Personen in Belgien
9 Kanada	91 Holland
9 Neuseeland	111 Deutschland
12 Australien	114 Spanien
35 England	218 Italien
35 Argentinien	229 Mexiko
38 Frankreich	353 Brasilien
39 Dänemark	731 Niederländ. Indien
48 Schweden	814 Japan
62 Südafrika	2548 Britisch Indien
66 der Schweiz	

Diese Zahlen beweisen uns, dass unsere wichtigsten Nachbarstaaten, das heisst die Länder, aus denen sich die Grosszahl der Sommerreisegäste rekrutiert, in der Automobilisierung noch stark zurück sind und wir bei Zunahme dieses Prozesses in den nächsten Jahren von Italien, Deutschland, Holland

¹⁾ Anfang 1929. ²⁾ Ende 1929.

und Belgien eine starke Vermehrung des Einreisekontingents erwarten dürfen. Um über die Berechtigung dieser Erwartungen einigermaßen Klarheit zu erhalten, wage ich es, vom industriellen Entwicklungsstand auf die zukünftige Automobilisierung zu schliessen.

3.

Nach neuesten statistischen Feststellungen verteilt sich die erwerbstätige Bevölkerung in einigen europäischen Ländern auf die Berufsgruppen von Industrie und Handel wie folgt (in %):

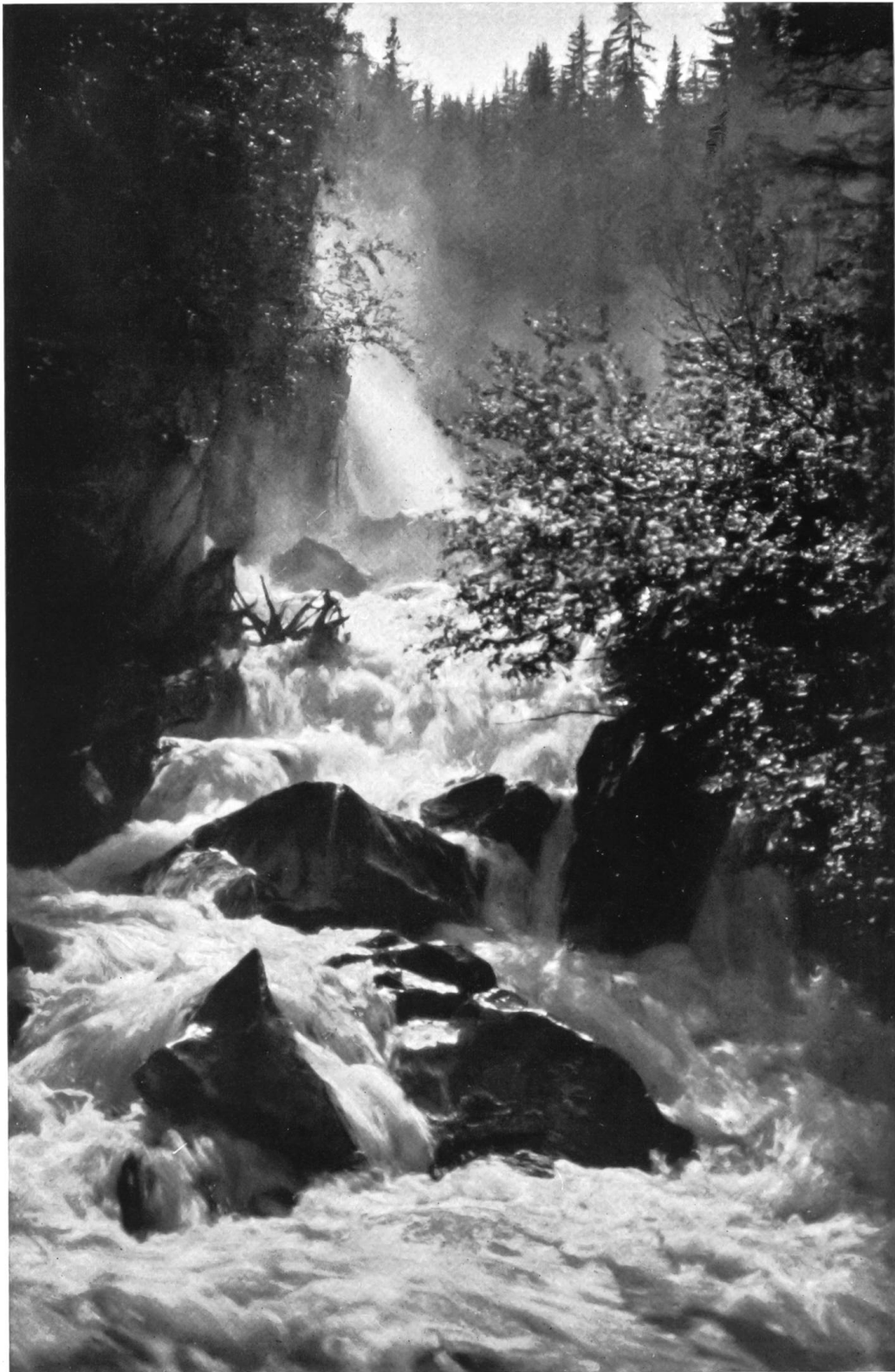
Grossbritannien (1921)	51,5	in Industrie und	22,2	in Verkehr	= 73,7
Belgien (1920)	49,1	18,6	= 67,7
Schweiz (1920)	44,7	16,6	= 61,3
Holland (1920)	38,0	21,3	= 59,3
Deutschland (1925)	41,4	16,5	= 57,9
Frankreich (1921)	33,0	13,7	= 46,7
Norwegen (1920)	29,4	19,7	= 49,1
Dänemark (1921)	28,1	17,0	= 45,1
U. S. A. (1920)	34,4	26,6	= 61,0

Diese industriell und handelspolitisch eingestellten Länder weisen die folgenden Zahlen aus, wenn wir die Werte des Gesamtspezialhandels pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1925 ausrechnen (in 100 RM.):

Grossbritannien	10,1	Oesterreich	4,2
Holland	9,6	Deutschland	3,3
Schweiz	9,3	Tschechoslowakei	3,1
Belgien-Luxemburg	7,9	Italien	1,8
Frankreich	4,4		

Wenn wir diese Zahlenbilder zu vereinigen suchen, so ergibt sich die folgende Tabelle der ungefähren Industrialisierung moderner Prägung und der Durchsetzung mit Automobilen:

	Handel pro Kopf der Bevölkerung	Von 100 Erwerbs- tätigen in Handel und Industrie	Personen pro Auto
Grossbritannien	10,1	73,7	35
Frankreich	4,4	50,7	38
Dänemark	?	45,1	39
Schweden	?	?	48
Schweiz	9,3	61,3	66
Belgien	7,9	67,7	71
Holland	9,6	59,3	91
Deutschland	3,3	57,9	111
Spanien	?	?	114
Italien	1,8	?	218



WASSER



Eiger, Mönch und Jungfrau

Aus diesen Zahlen lässt sich herauslesen, dass z. B. die Schweiz, Belgien Holland und Deutschland in ihrer Automobilisierung bedeutend hinter England und ganz besonders hinter Frankreich zurückstehen und sich die Zahl der Automobile dieser Länder infolge der Zwangsmittel von Konkurrenz und Imitation in den nächsten Jahren mindestens bis zur Verdoppelung steigern muss.

4.

Es ist nun aber keineswegs gesagt, dass das kontinentale Land mit dem dichtesten Automobilbestand auch verhältnismässig am meisten Touristenautomobile nach der Schweiz sendet. Ist die Schweiz das bevorzugte Reiseland der Automobilisten? Hierüber fehlt uns ausführliches Zahlenmaterial zur Dokumentierung und wir können nur darauf hinweisen, dass die Zahl der einreisenden landesfremden Automobile in der Schweiz im letzten Jahr das 130ste Tausend überschritten hat, während uns bekannt ist, dass das grosse deutsche Reich nur von 65,585 fremden Automobilen besucht worden ist und das bekannte «Reiseland» Italien nur ca. 77,000 Gäste in Automobilen zählte; das heisst: wenn wir je drei Gäste pro Wagen annehmen, so kämen wir auf ca. 26,000 Automobile. Aus diesen Vergleichen dürfen wir auf eine Bevorzugung der Schweiz als Reiseland schliessen.

Betrachten wir nun an Hand der Zollstatistik die Bewegung und Entwicklung des Automobiltourismus der Schweiz.

Der Personenwagenbestand der Schweiz hat sich nach der folgenden Zahlenreihe entwickelt:

1920	1921	1922	1923 ³⁾	1924 ⁴⁾	1925	1926	1927	1928	1929
5,411	8,902	15,011	16,697	22,540	28,679	36,070	45,584	52,923	55,149

³⁾ 1920—1923, Bestand am 30. Juni. ⁴⁾ Von 1924 an, Bestand am 31. Dezember.



Matterhorn

Die Anzahl der zu vorübergehendem Aufenthalt — Autotourismus — in die Schweiz eingefahrenen fremden Automobile weist die folgende Reihe auf:

1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
3,389	5,116	7,284	10,131	21,916	36,380	50,047	78,904	103,630	131,213

Die Intensität der Zunahme im internationalen Tourismus geht ungefähr auf fünf Jahre zurück. Während bis und mit 1923 die jährliche Zunahme unter 3,000 blieb, betrug sie in den Jahren

1924	1925	1926	1927	1928	1929
+ 11,785	+ 14,464	+ 13,667	+ 28,857	+ 24,726	+ 27,583

5.

Es ist keineswegs von ungefähr, dass 1924 die Zahl der eingefahrenen Wagen sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt hat. Auf diesen Zeitpunkt entfällt die grosse prozentuale Steigerung und sie ist auf die Schaffung der sogenannten «provisorischen Eintrittskarte» zurückzuführen, an deren Einführung, von Genf ausgehend, verschiedene Verkehrsorganisationen der welschen Schweiz und die schweizerische Verkehrszentrale einen hervorragenden Anteil haben. Damals noch sind mehr Automobile mit dem Zollausweis der Triptyks als mit der provisorischen Eintrittskarte über die Grenze gekommen. Die Zahlen standen: 9,954 mit Triptyk und 7,840 mit provisorischer Eintrittskarte. Heute, das heisst im Jahre 1929 stehen 59,081 Triptyks gegen 65,624 provisorische Eintrittskarten. Die Bemühungen der S. V. Z. haben reiche Früchte getragen und wir möchten die Behörden der Verkehrszentrale ermuntern, die Zollerleichterungen noch weiter auszubauen. Der nächste Schritt sollte unseres Erachtens in einer weiteren Verlängerung der Geltungsdauer der ursprünglichen Fünftagekarte unternommen werden und in einer noch vermehrten Propagierung ihrer Anwendung.

Wie sich der Anteil der verschiedenen Nationen am internationalen Autotourismus in der Schweiz gestaltet hat, ersehen wir aus der folgenden Übersicht der an den Grenzposten geprüften Triptyks der einfahrenden Wagen:

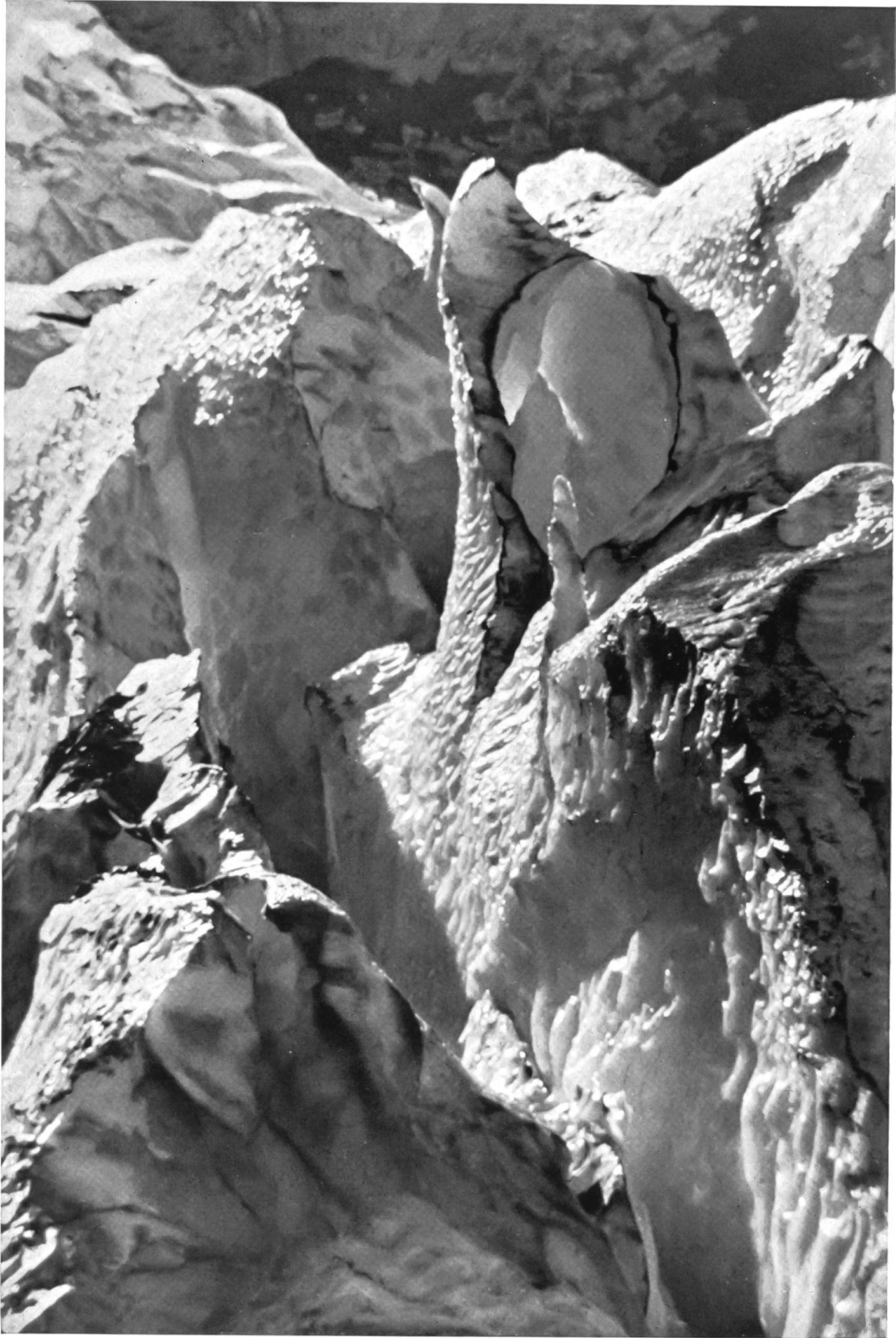
	1925	1926	1927	1928	1929
Frankreich	6,059	6,602	9,287	12,847	17,523
Deutschland	2,082	3,886	6,749	11,794	18,399
Italien	2,522	2,954	3,740	5,315	8,642
England	1,724	2 163	2,436	3,550	3,834
Oesterreich	655	1,003	1,816	2,668	3,282
Belgien	777	782	855	1,351	1,544
Holland	686	842	1,096	1,308	1,974
Amerika	183	352	527	766	1,375
Tschechoslowakei ⁵⁾	112	241	292	739	1,171
Spanien-Portugal	108	123	166	292	320
Afrika	27	24	120	243	335
Dänemark ⁶⁾	77	104	193	238	400
Rumänien ⁷⁾	52	65	197	172	189
Russland ⁸⁾	2	17	53	39	80
Asien	2	10	20	9	6
Australien	1	3	10	2	9
Total Triptyks	15,078	19,171	27,757	41,333	59,081

Diese Übersicht kann uns jedoch nicht genauen Aufschluss über die tatsächliche Beteiligung am ganzen Autotourismus geben, da sie nur die Aufteilung der Triptyks enthält. Das Total der Einreisen hat sich aber nach der folgenden Aufstellung entwickelt:

	1925	1926	1927	1928	1929
Triptyks	15,078	19,171	27,757	41,333	59,081
Prov. Eintrittskarten	16,177	25,816	45,217	55,997	65,624
Freipässe	5,125	5,181	5,714	6,231	6,508
Total Automobile	36,380	50,168	78,688	103,561	131,213

Da die offizielle Statistik der Oberzolldirektion jedoch nicht die Aufteilung der mit Triptyk, Freipass und provisorischer Eintrittskarte einreisenden Automobile wiedergibt, so müssen wir uns an die Zahlen der Triptyks halten. Für 1929 erfassen wir so nur 45 % der Einreisen. Bei den Grenzübertritten mit provisorischer Eintrittskarte wissen wir aus der Statistik nur, über welchen Zollkreis, z. B. Basel, Genf etc. sie erfolgt sind. Wollten wir aus dem Einreisepunkt auf die Nationalität schliessen, so würde dies zu ganz

⁵⁾ + Polen + Ungarn. ⁶⁾ + Norwegen + Schweden. ⁷⁾ + Jugoslawien + Serbien + Bulgarien + Griechenland. ⁸⁾ + Lettland + Finnland.



E I S

ungewissen Konstruktionen führen. In Basel beispielsweise führen deutsche und französische Wagen ein und wir wissen nicht, mit welchem Anteil am Gesamtkontingent wir die Nationalitäten einschätzen dürfen. Über Basel werden aber auch Holländer, Belgier und Engländer einreisen. Wir sind also von der Zollstatistik in diesem Punkt vollständig im Stich gelassen. Es wäre für die statistische Ermittlung des Anteiles der einzelnen Staaten sehr zu begrüßen, wenn die Oberzolldirektion eine Feststellung der Staaten vornehmen würde. Heute müssen wir leider allein auf die Triptyks abstellen, die jedoch, wie oben erwähnt, nur 45 0/0 der Einreisen ausmachen. Die prozentuale Beteiligung der einzelnen Länder der mit Triptyk im Jahre 1929 eingefahrenen Automobile stellt sich wie folgt:

31,1 0/0 Deutschland, 29,6 0/0 Frankreich, 14,6 0/0 Italien, 6,4 0/0 England, 5,5 0/0 Oesterreich; unter 5 0/0 Holland, Belgien, Amerika, Tschechoslowakei etc.

Wenn wir uns nun erinnern, dass Deutschland, Holland und wohl auch Oesterreich, Tschechoslowakei und Italien in der Automobilisierung zurückstehen, sich aber sicher noch in den nächsten Jahren entwickeln werden, dann muss uns zur Überzeugung kommen, dass wir auch heute noch auf eine starke *Weiterentwicklung des Automobilismus* zählen dürfen.

Vergessen wir nun nicht, dass am Automobilverkehr in der Schweiz auch die einheimischen Automobile und die ausländischen und einheimischen Motorräder beteiligt sind, und erst die Addition all dieser Beteiligten die Totalzahl der Motorvehikel ergibt, welche die schweizerischen Strassen befahren. Die Totalzahlen stellen sich wie folgt:

	1925	1926	1927	1928	1929
Ausländische Autos	36,380	50,168	78,688	103,561	131,213
Schweizerische Autos	28,679	36,070	45,584	52,923	57,256
Summa	65,059	86,238	124,272	156,484	188,469
Ausländische Motorräder	1,247	1,618	1,795	2,786	3,123
Schweizer Motorräder	16,176	20,326	34,253	40,788	45,248
Summa	17,423	21,944	36,048	43,574	48,371
Total Motorvehikel	82,482	108,182	160,320	200,058	236,840

6.

Für das auf den Fremdenverkehr eingestellte Gewerbe der Schweiz ist es interessant herauszufinden, wie sich dieser Autotourismus in die Saisonschwankungen einschiebt. Für diese Betrachtungsweise müssen wir auf die Einreisemonate der landesfremden Automobile abstellen:

	1925	1926	1927	1928	1929
Januar	487	630	854	1,643	1,746
Februar	471	881	1,020	1,920	1,675
März	851	1,259	1,853	3,021	3,493
April	1,840	2,962	4,154	6,702	6,887
Mai	2,269	3,749	4,918	7,277	11,675
Juni	3,491	4,494	8,478	10,080	11,491
Juli	6,701	8,588	13,663	18,500	21,874
August	10,302	13,126	21,304	26,889	35,009
September	6,075	8,341	11,607	15,879	21,989
Oktober	2,096	3,029	5,205	5,917	7,618
November	1,141	1,785	3,531	3,570	4,396
Dezember	656	1,203	2,106	2,223	3,360

Hier ist festzustellen, dass selbstverständlich die Sommermonate den grössten Verkehr aufweisen und der Höhepunkt des Verkehrs auf den Monat August fällt. Immerhin kann mit Vergnügen aus diesen Zahlen ersehen werden, dass auch die Monate Mai, September und Oktober von 1928 auf 1929 eine starke Vermehrung dieses Verkehrs aufweisen. Die prozentuale Steigerung betrug von 1928 auf 1929 für die Monate Mai 60,4⁰/₀, Juni 13,9⁰/₀, Juli 18,2⁰/₀, August 30,2⁰/₀, September 38,0⁰/₀, Oktober 28,9⁰/₀. Das Automobil wirkt demnach in der Richtung einer *Saisonverlängerung*. Es macht fast den Eindruck, als ob die Automobilisten erst in jüngster Zeit die Annehmlichkeiten und Schönheiten einer Schweizerreise im Frühling und Herbst erkannt hätten. Sicher wäre es ein aussichtsreiches Unternehmen, wenn die S. V. Z. speziell bei den Automobilisten für die Schweizerreise in den Monaten Mai/Juni und September/Oktober werben würde. Diese beiden Herbstmonate bringen recht eigentlich die schönsten und klarsten Tage für die Fahrt über unsere Hochgebirgspässe.

7.

Die *wirtschaftliche Bedeutung* des internationalen Autotourismus in der Schweiz prägt sich ein, wenn wir uns vergegenwärtigen, was eine Kolonne von 131,213 Automobilen ist: ein Lindwurm von über tausend (1000) Kilometer Länge! Wenn alle die landesfremden Automobile, die letztes Jahr die Schweiz besucht haben, zur gleichen Zeit mobilisiert werden könnten, so liesse sich das Landeswappen durch Aufstellen von 2 Kolonnen Nord-Süd und Ost-West abzeichnen und dies in einem Ausmass, dass unsere «Nord-Südroute» von Heidelberg bis Mailand und die «Grosse Schweizer Alpenroute» von St. Moritz bis Genf gedeckt würde; auf die «Transversal»-Route verlegt, würde die Kolonne 100 km über Lyon und 100 km über München hinausreichen.

Befrachten wir den einzelnen Wagen mit drei Fahrgästen — im Durchschnitt von Cabriolet und Camion sicher nicht zu hoch gegriffen — so er-

rechnen wir rund 400,000 Reisende. Legen wir der Aufenthaltsdauer des Fahrgastes nur die sogenannte Fünftagekarte zu Grunde, so ergeben sich 2,000,000 Gasttage. Wir dürfen annehmen, dass jeder Gast ungefähr 30.—Fr. für Verpflegung, Unterkunft, Betriebskosten des Automobils etc. täglich auslegt und errechnen so einen Aufwand des Autotourismus von 60,000,000 Franken zu Gunsten der schweiz. Volkswirtschaft.

Wenn wir uns vergegenwärtigen, dass schon vor dem Weltkrieg, das heisst vor der Entstehung dieses internationalen Autotourismus, der Fremdenverkehr mit ungefähr 341,000,000 Fr. die Zahlungsbilanz des Landes ausgeglichen haben soll und wenn wir uns überlegen, dass noch vor zwei Jahren eine unserer grössten Banken den Anteil der Hotellerie an diesem Ausgleich auf 190,000,000 Fr. einschätzte, so müssen wir zu der Ueberzeugung kommen, dass der Automobiltourismus mit seinen 60,000,000 Fr. heute schon im Rahmen des schweiz. Fremdenverkehrs eine *bedeutende* und bisher nur ungenügend anerkannte Rolle spielt.

8.

Rationalisierung der *Auslandpropaganda* ist augenblicklich das Schlagwort der Spitzenorganisationen des schweiz. Fremdenverkehrs. Die Prominenz für Propaganda sind die S. V. Z. und die S. B. B. Die Propagandatätigkeit dieser Institutionen benützt als Mittler Presse und Reiseagenturen. Ihre Propaganda ist überwiegend an den Bahnreisenden gerichtet und stützt den Fahrkartenverkauf. In Europa und Amerika zählen wir rund 1000 Reiseagenturen, die dem schweizerischen Fremdenverkehr nützliche Dienste leisten. Neben diesen Reiseagenturen, die ein dichtes Netz von Auskunftsstellen über die ganze Welt ausgespannt haben, schuf die Entwicklung des Automobils neue Auskunftsstellen bei rund 250 europäischen Automobilklubs. Die Reiseauskunftsstellen dieser Clubs sind grundsätzlich anders orientiert als die herkömmlichen Reiseagenturen, die wichtige Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf erzielen. Die Auskunftsstellen der Clubs sollen über Strassenverhältnisse orientiert sein, Itinerarien ausarbeiten, Grenzpassierscheine vermitteln etc., alles Dinge, an denen sich nicht leicht verdienen lässt. Der Automobilist bindet sich nicht gerne an bestimmte Zeiten und wird deshalb nicht nach einem festen Fahrplan reisen, der es dem Organisator ermöglicht, Zugplätze zu belegen und Verpflegung und Unterkunft zu vermitteln. Der Automobilist ist deshalb für die traditionellen Reiseagenturen nicht interessant.

Da sich der Automobilist aber bereits seine Reiseauskunftsorganisation geschaffen hat, ist es Pflicht für die Interessenten des schweiz. Fremdenverkehrs, diese neue Organisation in das Feld seiner Propagandatätigkeit einzubeziehen.

Zur Propagandaentfaltung werden wir, das heisst die Hotellerie, heute schon kräftig angespornt durch die Verleger der sog. Automobilführer. Man



Nach einer Kohlezeichnung
von Hermann Frick

DER MÖNCH

mutet uns zu, in allen diesen Führern zu inserieren, die alle Strassenzüge und alle Örtlichkeiten empfehlen. Wenn aber *alles* von *allen* empfohlen wird, wo bleibt dann die Propagandawirkung der einzelnen Anzeige auf den erwarteten Gast?

Wir haben *bessere Beispiele guter Propaganda* vor Augen. Die Schaffung des Klausenrennens hat dem Klausenpass Weltruf eingebracht; der Automobilsalon von Genf und die Automobilwoche in St. Moritz tragen die Namen dieser Plätze erneut in die Weltpresse; die «Route des Alpes» von Evian nach Nice ist auf eine propagandistische Tat zurückzuführen und wirkt sich in einer Alimentierung des ganzen Gebietes Savoyens, der Dauphiné und der Provence aus.

Wir haben Eingang dieser Ausführungen und Betrachtungen vorgeschlagen, den bereits stark entwickelten internationalen Automobiltourismus propagandistisch zu beeinflussen; dabei haben wir die soeben erwähnten Vorbilder im Auge. Als die geeignetsten Routen für die Bereisung der Schweiz proponieren wir: die «*Transversale*» als Verbindung Lyon—München, eine Route, die ganzjährig befahren werden kann und die hauptsächlichsten Städte der Schweiz: Genf—Lausanne—Montreux—Interlaken oder Bern—Luzern—Zürich—Winterthur—St. Gallen—Konstanz einschliesst; die «*Nord-Südroute*» als Verbindung der Fremdenzentren Süddeutschlands, der Schweiz und Norditaliens über die Pässe Gotthard und Grimsel—Simplon; als dritte Strassenverbindung betrachten wir die «*Grosse Schweizer Alpenroute*» der Sommer- und Herbstmonate, die vom Genfersee zum Berner Oberland und Wallis, über Zentralschweiz und Graubünden nach dem Engadin die anziehendsten Gegenden des Schweizerlandes über die höchsten Alpenpässe hinweg verbindet.

