

**Zeitschrift:** Rote Revue : sozialistische Monatsschrift  
**Herausgeber:** Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
**Band:** 10 (1930-1931)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Der Sozialismus und der Fremdenverkehr  
**Autor:** Nobs, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-330633>

### **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:** 09.01.2026

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

*Das Nachspiel.* Damit schien die Erhebung der Handwerker endgültig unterdrückt und der Sieg des Liberalismus vollständig. Im Oberland aber, wo sich die verlegte Bevölkerung durch Uebergang zu der dem mechanischen Webstuhl noch nicht zugänglichen Buntweberei kümmerlich durchbrachte, gährte es weiter. Als sich dann wegen des Straußenhandels eine religiöse Opposition erhob, fand diese gegen die liberale Regierung gerichtete Bewegung unter den Handwerkern lebhafte Unterstützung. Auf das Gerücht, daß die Liberalen einen Handstreich planten, begann sich das Oberland zu erheben. In der Nacht auf den 6. September 1839 wurden die Sturmglocken geläutet, und nun zogen die Handwerker in großen Haufen gegen Zürich. In der Stadt kam es zu einer blutigen Schießerei zwischen den Oberländer Volkshaufen und dem aufgebotenen Militär, die bewirkte, daß die liberale Regierung sich auflöste und einer konservativen Platz machen mußte. Es ist nun für den sozialen Hintergrund des Septemberputsches sehr bezeichnend, daß eine der wichtigsten Forderungen der versammelten Masse die *Befreiung der Verurteilten des Usterbrandes* war, eine Forderung, der die neue Regierung entsprach. So mußte es der Liberalismus im Kanton Zürich erleben, daß er von den gleichen verlegten Arbeitern, die ihm am Ustertage zum Siege verholfen hatten und die er dann so schmähhlich im Stiche ließ, wieder gestürzt wurde.

Wenn nun heute die bürgerlichen Parteien sich anschicken, die Hundertjahrfeier des Ustertages und des siegreichen Ausganges der Regeneration zu begehen, so haben sie zum Jubilieren fürwahr keinen Grund. Die obige Beschreibung hat auf Zusammenhänge hingewiesen, die dem Liberalismus nicht zur Ehre gereichen. Er hat seine Herrschaft mit einem Verrat angetreten, auf den er nicht stolz sein kann. Seine auch in der Folgezeit fortgesetzte Taktik, mit Hilfe von Bevölkerungsschichten zu regieren, denen er nichts bieten kann, hat sich allerdings in den verflossenen hundert Jahren gründlich gerächt. Heute muß der Liberalismus erkennen, daß ihm in der modernen Arbeiterbewegung ein Gegner erwachsen ist, der seine wahren Interessen erkennt und der, getragen von der wirtschaftlichen Entwicklung, rüstig daran geht, seine eigenen Ziele zu verwirklichen.

---

## Der Sozialismus und der Fremdenverkehr.

Von Ernst Nobs.

Aus meinen Jugendtagen bleibt mir das Bild der Sänfenträger unauslöschlich ins Gedächtnis eingeprägt. Es war eine

Arbeit, die der Bergführer verschmähte, solange er mit Pickel, Seil und Rucksack etwas zu verdienen fand. Die Tragstuhlträger bildeten die letzte Kategorie des halbleinenen Bergpersonals. Ich habe sie noch vor Augen, als ob ich sie gestern erst auf all den steilen und steinigen Bergpfaden gesehen hätte, je zwei und zwei die schweren braunen Tragstühle an zwei durchgeschobenen Holzstangen tragend, mit der Last eines Berliner Kommerzienrates oder einer zwei Zentner schweren Lady bergwärts keuchend, dem hohen Ziel entgegen, hinauf auf 1400, auf 1800, auf 2000, auf 2600 Meter über Meer und sogar noch höher. Nur zehn Franken erhielt der Träger für die ganztägige Tour aufs Faulhorn. Dabei hatte der Träger sich selber zu verköstigen. Es war eine Schinderei ohnegleichen. Aber der Mann verdiente doch das Mehrfache dessen, was er zu Hause erraffen konnte. In den siebziger Jahren waren im Berner Oberland im Taglohn Fr. 1.30, höchstens Fr. 1.50 zu verdienen mit einer nicht minder mühseligen Arbeit, dem Tragen von Kuhmist oder Erde durch die stotzigen Aeckerlein hinauf. Ich weiß nicht, warum das Sänftentragen aufgehört hat in unseren Bergen. Sicher nicht deswegen, weil eines Tages nicht einmal mehr die Frankfurter Bankiersgattinnen die Tortur des Zu-Berge-Tragens so viele Stunden lang vor Augen haben mochten. Eher noch deshalb, weil schließlich doch kein Halbleinproletarier mehr dafür zu haben war. Inzwischen waren die Bergbahnen gekommen. Sie erreichten nicht alle Voralpengipfel, aber doch einige, und — der Dampfkessel arbeitete noch billiger als selbst die Lungen der Bergproletarier.

Der kleine Bergbauer, der Bergführer, der Träger, die Erdbeeren- und Edelweißverkäuferin, die Schnitzelwaren-, Klöppelspitzen- und Bergstockverkäufer, der Berggastwirt und sein Personal, sie alle waren von hohem Respekt erfüllt vor den unermesslich reichen fremden Herrschaften, die in die Berge kamen. Sie wußten, daß der Von-oben-herab-Ton des reichen, reichen Fremdlings seine Rechtfertigung und Berechtigung hatte. So begegnete man ihm nicht bloß höflich und zuvorkommend, sondern häufig unterwürfig und dienerhaft. Der am meisten Geld hinauszuschmeißen hatte, war der feinste Herr. Kein Zufall, daß die feudalen russischen Herrschaften, die bis zur letzten Jahrhundertwende einen Großteil des russischen Publikums ausmachten, als die besten Gäste galten. Dann vielleicht die Amerikaner, die noch nicht sehr häufig waren, aber öfter so viel Geld vergeudeten wie die Großfürsten aus dem Osten. Weiter die Engländer, schon in Scharen da. Geringer an Zahl die Franzosen. Zuunterst auf der Skala natürlich die Deutschen. Sie, die zahlreichsten von allen! Unter ihnen befanden sich neben der besitzenden Klasse schon zu viele Rucksackträger, die mit bescheidenem Feriengeld durch die Schweizerberge wanderten. Sie fragten nach dem Preis, bevor sie kauften, und

selbst das Bergbäuerlein in der über und über geflickten und trotzdem zerlumpten Hose, nach dem Wege befragt, gab nicht immer sehr höflich Auskunft, sondern hielt sich an seine Arbeit: «Das ischd emmel e kein Heer (Herr), där hed grad e kein Santin (Centime) meh wan i!» Wie verdiente ein solcher Fußgänger und Batzenklemmer nicht Verachtung, der, obgleich selber ein Lohnverdiener, es den Großen gleichtun und in die Berge gehen wollte! Soll er zu Hause bleiben! Der Hotelier und der Aelper, der Ansichtskartenverkäufer und der Gastwirt, der Bauer und der Dörfler dachten ganz gleich: Wenn die Sozialisten in den großen Ländern draußen einmal Oberwasser bekämen und den Reichtum ausrotteten, dann adjöh Fremden-«industrie»! Ohne Reichtum, ohne Kapitalismus — keinen Fremdenverkehr! Ohne Fremdenverkehr — Krise und Not in den Schweizerbergen und Rückfall ins düstere Einst! So war die Schlußfolgerung gegeben, daß der Sozialismus der Todfeind des gesamten Fremdenverkehrswesens sei und der Todfeind aller Volksschichten, die irgendwie zum Fremdenverkehr in Abhängigkeit standen.

Heute freilich sind der Ansichtskartenverkäufer und der Restaurateur im Dorf, der Andenkenhändler und der Zimmervermieter, der Handwerker, der Ladeninhaber und das Bergbahnpersonal schon etwas anderer Meinung: Den Großteil *ihrer* Kundschaft stellen nicht die Lords und nicht die Bankiers, nicht die Großkapitalisten und nicht die Von - oben - herab - Herrschaften. *Die soziale Struktur ihrer Kundschaft hat sich geändert.* In zunehmendem Maße sind es lohnwerbende Menschen mit bescheidenem Geldsäckel, die in die Berge kommen, zuerst mehr vereinsweise, aber nun immer mehr auch einzeln. Sie füllen die Bergbahnen und machen die vielen Extrazüge notwendig. Sie kommen mit den stattlichen Autocars. Wenn sie kommen, werden die vielen Postkarten und andern kleinen Andenken verkauft. Sie füllen die Restaurants. Sie beanspruchen die Privatzimmer bis aufs letzte Bett. Sie pachten die Chalets und bringen dort ihre Ferien zu. Und immer mehr kleine Leute in den Bergen getrauen sich ein Haus zu bauen, weil sie es im Sommer für ein paar Wochen oder gar Monate und nun in zunehmendem Maße auch im Winter an Familien vermieten können, die, ohne Dienstpersonal zu beanspruchen, kochen und ihre Zimmer besorgen. Daneben sind Ferienheime und Erholungshäuser, Berghäuser der Naturfreunde und Bergpensionen für allerbescheidenste Ansprüche entstanden, kurz, es hat sich *eine grundlegende Veränderung* vollzogen, und sie ist noch bei weitem nicht abgeschlossen: *Der Proletarier hat begonnen, in die Berge zu gehen. Er ist zu einem wirtschaftlichen Faktor des Fremdenverkehrs geworden und wird es immer mehr.* Vierzig Prozent aller unter Fabrikgesetz stehenden Bevölkerung haben sich bereits ein Anrecht auf Ferien erworben. Lassen wir diese

vierzig Prozent erst achtzig oder hundert Prozent werden, — geben wir dem Proletariat insgesamt erst einen auskömmlichen, menschenwürdigen Lohn, und der Fremdenverkehr in den Bergen wird einen Aufschwung ohnegleichen nehmen, wenn er freilich dabei auch nicht seine mehr und mehr überalternden kapitalistischen Formen wird beibehalten können. Da und dort hat schon einer unter den Berglern selber die Frage gestellt, ob denn dieser Kapitalismus, ob die Bergfahrrerei der Lords und der Großfürsten ein so überaus großes Glück für die Bergbevölkerung gewesen sei. Waren es denn nicht die häßlichen Hotelprotzkasten, in denen all die großen Herrschaften abgestiegen waren, die Luxushotels, die von einem Konkurs in den andern purzelten, wenn nicht vorher ein mitleidiges Schadenfeuer nutzenstiftend darüber hinging? So dämmert es da und dort einem klugen und weitsichtigen Manne in den Bergen auf, daß der Sozialismus nicht den Ruin der im Fremdenverkehr tätigen Bergbevölkerung bedeutet, sondern daß der Sozialismus, indem er den Fremdenverkehr in neue, gesündere Bahnen lenkt, auch der in ihm tätigen arbeitenden Bevölkerung eine bessere, weniger sorgenerfüllte Existenz vorzubereiten beginnt und ihr auch den Zugang zu einer höheren Kultur ermöglicht.

So steht außer Zweifel, daß dem Fremdenverkehr in einer sozialistischen Gesellschaftsordnung Entwicklungsmöglichkeiten erstehen, die im Jahre 1930 nicht einmal abzusehen sind. Weite Landesteile sind dem Fremdenverkehr noch bei weitem nicht in dem Maße erschlossen, wie das heute zwar technisch, aber noch nicht verkehrswirtschaftlich möglich ist. Die Frage der Entvölkerung der Bergtäler erhält einen andern, einen neuen Aspekt. Schon für unsere Gegenwart steht einwandfrei fest, daß die Talschaften mit irgendwie in Betracht fallendem Fremdenverkehr keinen Bevölkerungsrückgang aufweisen, sondern im Gegenteil häufig überaus starke Bevölkerungszunahmen, die in ihrer Gesamtheit die Verluste der rückgängigen Gebirgsgegenden mehr als wettmachen. Erhalten weite Schichten der lohnwerbenden Bevölkerung die Möglichkeit einer Ferienerholung und nimmt demgemäß die Fremdenfrequenz stark zu, so werden tiefgreifende Veränderungen im Fremdenverkehr sich vollziehen. Schon in der Vergangenheit und auch heute noch leiden die schweizerischen Kurorte und Gebirgsgegenden unter zwei Mängeln des Fremdenverkehrs: Die sogenannten Saisons, das heißt die eigentlichen Zeiten des Hochverkehrs, sind viel zu kurz, und die Bettenbesetzung ist eine viel zu niedrige. So hat (laut Statistischem Jahrbuch der Schweiz 1929) die Bettenbesetzung im Kanton Graubünden in Prozenten der zur Verfügung stehenden Betten betragen:



	1926	1927	1928	1929
in der Sommersaison . .	25 %	33 %	34 %	35 %
in der Wintersaison* . .	51 %	49 %	49 %	44 %

\* Es kommen hier viel weniger Hotels in Frage.

Sobald sehr breite Schichten der Angestellten- und Arbeiterbevölkerung unter günstigeren Existenzbedingungen als den heutigen in den Genuß von Ferien gelangen, wird eine Verteilung des Ferienbezuges auf breitere Zeiträume als ein paar Augustwochen nicht zu umgehen sein, wie schon heute in größeren Betrieben der Ferienbezug im Mai und spätestens Juni beginnt und bis in den September und Oktober hinaus andauert. Das gleiche gilt (seit der überaus rapiden Entwicklung des Wintersportes) von der Wintersaison. So werden die Anlagekosten aller Institutionen des Fremdenverkehrs (schon im Jahre 1912 traf es in unserer Hotellerie im Durchschnitt pro Fremdenbett nahezu 7000 Franken Kapitalinvestition, ein Betrag, der sicher heute bedeutend überschritten ist) sich auf eine stärkere Benützung über einen längeren Zeitraum im Jahre verteilen und damit einestails eine bessere Verwertung ergeben, andernfalls zu einem rationelleren und billigeren Betrieb beitragen. Gleichzeitig wird damit auch die Beschäftigung des Hotelpersonals die so sehr notwendige und erwünschte Verlängerung erfahren und wird auch die Frequenz der Verkehrsmittel sich über längere Saisonfristen erstrecken.

Es werden aber bis dahin auch wichtige grundsätzliche Umformungen in der Fremdenverkehrswirtschaft, die heute erst in den Keimen sich zeigen, vor sich gehen. Derartige Ansätze zu einer nicht kapitalistischen Fremdenverkehrswirtschaft sind da: Wir erkennen sie trotz der heutigen noch primitiven Formen in den Unternehmungen der Naturfreunde, in den Ferienheimen, Berghäusern, Erholungsstationen von Gewerkschaften, Gemeinden, Krankenkassen und andern gemeinnützigen Korporationen. Wir erkennen neue Formen auch in den ausschließlich oder vorwiegend auf gemeinnützigen Grundlagen organisierten und auf starke Verbilligung eingestellten Reisegesellschaften sowie in den von den Bundesbahnen, den Bergposten und Bergbahnen organisierten Alpenfahrten zu vorzugsweise günstigen Bedingungen. Ich betone: Es handelt sich um Fingerzeige, nicht um eine abgeschlossene Entwicklung.

Auch heute noch ist — nicht zuletzt zufolge der seit dem Weltkrieg andauernd gestörten wirtschaftlichen Verhältnisse Europas — die schweizerische Hotellerie nicht aus der Krise heraus. Der im September 1930 veröffentlichte Bericht der Schweizerischen Verkehrszentrale über den *Fremdenverkehr im Jahre 1929* schließt mit folgenden Feststellungen:

«Trotz dem sehr großen Anwachsen der Reiselustigen ist das Verhältnis der besetzten Hotelbetten viel schlechter, als man nach allem glaubte erwarten zu dürfen. Die schweizerische

Hotellerie ist daher auch noch weit entfernt, ihre frühere Prosperität erreicht zu haben, und sie befindet sich jetzt noch in keiner beneidenswerten Lage. Trotz den bedeutenden Finanzsanierungen, die in den letzten Jahren durchgeführt wurden, erhält auch heute noch das investierte Kapital eine ganz ungenügende Verzinsung, und die Mehrheit der Unternehmungen kann nicht einmal ihr Obligationenkapital verzinsen.»

Dabei sei diesen Angaben die weitere bemerkenswerte Feststellung der gleichen Publikation angeschlossen, daß der schweizerische Fremdenverkehr sich dabei doch nicht in der ungünstigsten Situation befindet. Gegenüber dem Jahre 1913 hat die Zahl der transportierten Personen in der Schweiz um 32 Millionen zugenommen (gegenüber 1928 um rund 7 Millionen) und die Ziffer von 126 Millionen Personen erreicht. Diese Steigerung stellt eine Ausnahmeerscheinung dar. Die meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen stellen eine Stagnation oder gar ein Zurückgehen der Zahl der Eisenbahnbenützer fest zufolge der Zunahme des Autoverkehrs. Sicher hat die günstige Konjunktur des Jahres 1929 im schweizerischen Wirtschaftsgebiet die Eisenbahnfrequenz stark beeinflußt, daneben hat aber auch der Charakter der Schweiz als des eigentlichen Touristenlandes Europas an dieser Ausnahmestellung der Schweizerbahnen ihren Anteil, wenn auch die Verkehrszentrale diesen letzteren Faktor allein in Rechnung stellt und ihn damit zweifelsohne überschätzt.

Es mag hier gleich beigelegt sein, daß im Jahre 1929 die Klientel der schweizerischen Hotels (Städte und Kurorte) sich zu 40 Prozent aus Schweizern und zu 23 Prozent aus Deutschen (nach der Zahl der Ankünfte) zusammensetzt, jedoch erreicht die Ziffer der Logiernächte der beiden genannten Gruppen zusammen eine noch höhere Prozentuale, nämlich 73,2 Prozent.

Zweifelsohne handelt es sich im schweizerischen Fremdenverkehr nicht um einen bloß in der Vergangenheit bedeutenden Zweig der schweizerischen Volkswirtschaft, sondern viel mehr noch um ein sehr entwicklungsfähiges Arbeitsgebiet. Nur eine menschliche Gesellschaft, die besser wirtschaftet als die vergangenen Zeiten, nur eine Gesellschaft, die von sozialer Gerechtigkeit erfüllt ist und weiten Schichten von Menschen die Möglichkeit des Reisens und des Erholens in einer andern Umgebung bietet, kann dem Fremdenverkehr ungeahnte neue Entwicklungsmöglichkeiten geben. Es mag sein, daß bisher die Bedeutung des Fremdenverkehrs von Volkswirtschaftlern gerne übertrieben worden ist. So, wenn etwa behauptet worden ist, er decke die Hälfte oder noch mehr des Passivsaldos der schweizerischen Handelsbilanz. Für die Nachkriegszeit sind diese Zahlen zu hoch. Prof. Landmann schätzt die Deckungsquote des Fremdenverkehrs in Relation zur Passivität der schweizerischen Handelsbilanz im Jahre 1923 nur noch auf ein Drittel des Passiv-

saldos. Aber auch das ist ein erheblicher Betrag. Mögen daneben die Hypothekarinstitute wohl im Auge behalten, daß das im Fremdenverkehr investierte Kapital (ohne die 90 Millionen für die Bergbahnen) schon im Jahre 1912 — spätere Ziffern scheinen nicht vorzuliegen — 1136 Millionen Franken betragen hat bei 168,000 Fremdenbetten, so wird man hinwiederum gerade in der Arbeiterschaft nicht außer acht lassen, daß die Hotellerie ein Heer von 60,000 Menschen beschäftigt, in welcher Ziffer zahlreiches Verkehrspersonal, Bergführer, Chauffeure, Fuhrleute, Ladenpersonal, Bauarbeiter, Handwerksleute und Gastwirtspersonal noch nicht eingezählt sind, da sie bei der Betriebszählung unter anderen Kategorien stehen. Kurzum, es handelt sich beim Fremdenverkehr — auch hinsichtlich der Zahl der darin Beschäftigten — um einen recht stattlichen Zweig der schweizerischen Volkswirtschaft und handelt sich um ein Personal, dessen zumeist recht bedenkliche Arbeits- und Lohnverhältnisse eine Besserung nur von der Erstarkung der Arbeiterbewegung und nicht von einer weiteren Machtentfaltung der Plutokratie zu erwarten haben. So wirken außer der gesamten Zeitentwicklung auch die stärksten wirtschaftlichen Interessen der Gesamtbevölkerung wie des Hotel- und Fremdenverkehrspersonals im besondern auf eine sozialistische Entfaltung auch dieses Zweiges der Volkswirtschaft hin.

---

## Die Sozialpolitik der Gemeinde Wien.

Von Dr. Marcus Gitermann, Zürich.

*Das neue Wien.* Städtewerk, herausgegeben unter offizieller Mitwirkung der Gemeinde Wien. Vier Bände. Wien, Verlag «Das neue Wien». 1926 bis 1928. Zusammen etwa 2000 Seiten. Preis etwa Fr. 160.—.

Die soziale Fürsorge von Wien gilt heute als vorbildlich. Das vorliegende große Werk wirft ein Licht auf die *Methoden* der Wiener Kommunalpolitik, zeigt uns die Aufgaben, welche die Verwaltung sich stellte, und die Mittel, deren sie sich bedient. Es lohnt sich, unsere Leser mit den sozialen Aufgaben dieser Weltstadt bekannt zu machen.

Im ersten Band (1926, 404 Seiten) behandelt ein umfassender Abschnitt die *Verfassung*, die juristische Basis, auf der die Tätigkeit der Wiener Verwaltung entfaltet werden konnte. Die Stadt Wien bildet im Bundesstaat Oesterreich einen selbständigen Staat (wie Hamburg oder unser Kanton Baselstadt) und erfreut sich demgemäß einer weitgehenden Autonomie in ihrer sozialen Gesetzgebung. Da für die Wahlen ins Stadtparlament der Proporz besteht, drücken die Sozialdemokraten, entsprechend der sozialen Struktur der Großstadt, den Stempel ihres Programms der ganzen Verwaltung auf.

Um Sozialpolitik zu treiben, muß man vor allem Geld haben. So erhebt sich die Frage: Worauf beruht die Finanzpolitik der Stadt Wien, woher eruiert sie die finanziellen Ressourcen für ihre soziale Tätigkeit? Antwort auf diese Frage gibt uns Stadtrat *Breitner* in seinem Beitrag über die