

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
<b>Band:</b>	1 (1941)
<b>Rubrik:</b>	Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1941

#### 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:** 11.01.2026

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

# I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1941

## 1. Die Statistik des Fremdenverkehrs

Die völlige Strukturwandlung des Fremdenverkehrs im Krieg, welche durch ein fast gänzliches Versiegen des Auslandverkehrs und einen die Lage beherrschenden Binnenverkehr charakterisiert wird, zeichnet sich im Berichtsjahr noch eindeutiger ab. Der Verkehr aus dem Ausland ist weiter zurückgegangen, der Inlandverkehr hat hingegen nicht unbeträchtlich zugenommen, wie dies aus den nachfolgenden Zahlen der eidgenössischen Fremdenverkehrsstatistik hervorgeht:

Gäste (Arrivées) :

	1939	1940	1941
Ausländer	1 000 536	129 891	126 931
Schweizer	1 918 035	1 837 300	2 191 506

Logiernächte:

	1939	1940	1941
Ausländer	5 826 982	1 803 527	1 631 295
Schweizer	7 767 381	8 173 749	9 400 578

Während noch im letzten vollen Friedensjahr 1938 das Verhältnis der Ausländer zu den Schweizern, gemessen an den Gästen, 59 zu 41 und an den Logiernächten 47 zu 53 betrug, stellte sich dieses Verhältnis im zweiten Kriegsjahr 1941 auf 5,4 zu 94,6 resp. 14,7 zu 85,3.

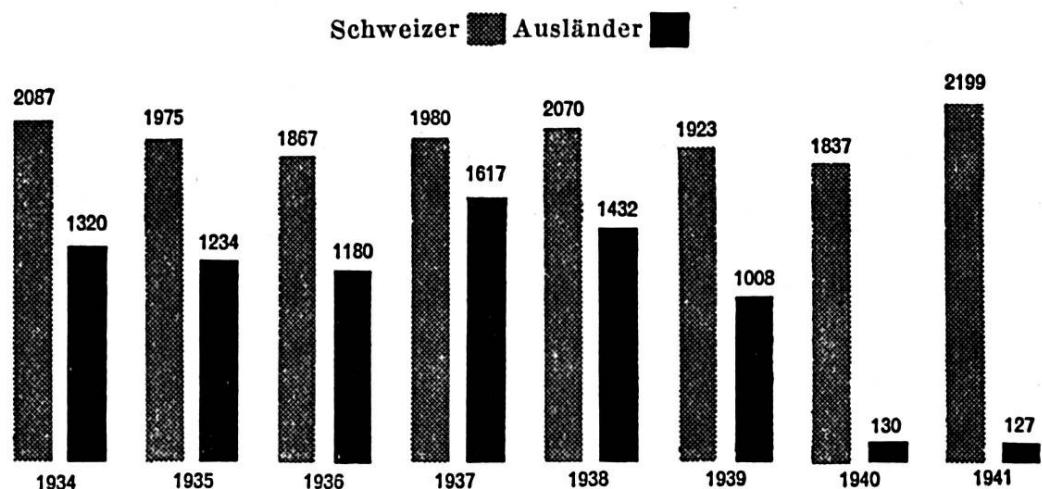
Der Jahresdurchschnitt an ausländischen und schweizerischen Logiernächten betrug für die Friedensjahre 1934/38 rund 14,708 Millionen, während 1941 noch etwas über 11 Millionen oder rund 75 Prozent aufgebracht wurden. Es entspricht dies einem mengenmäßigen „Kriegsverlust“ pro 1941 von 25 Prozent, gegenüber 32 Prozent für das erste Kriegsjahr 1940.

Die Durchschnittsmenge an Schweizer Logiernächten stellte sich für die genannten fünf Friedensjahre auf rund 8 Millionen, für 1941 notierte die Statistik 9,4 Millionen Logiernächte aus der Schweiz, was einer Zunahme des Binnenverkehrs von 17,2 Prozent entspricht. Gegenüber dem ersten Kriegsjahr konnten 1941 354 206 Schweizer Gäste oder 19 Prozent und 1 226 831 Schweizer Logiernächte oder 15 Prozent mehr erreicht werden.

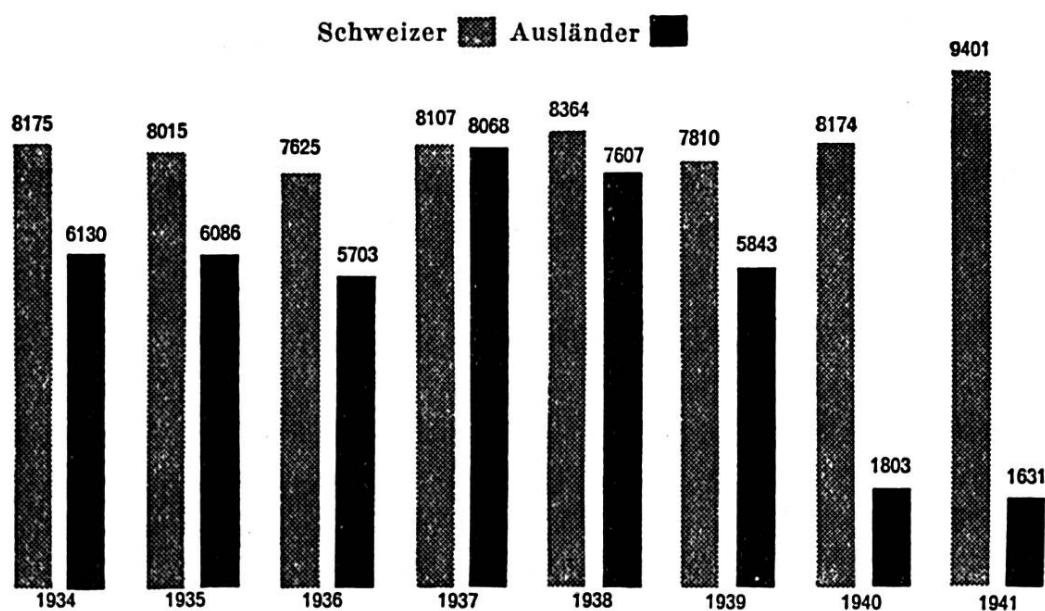
Die Eidgenössische Fremdenverkehrsstatistik erfaßte während der Berichtsperiode 1941 7500 Betriebe und die darin vorhandenen 191 800 Gastbetten. Vermindertes Bettenangebot und gestiegene Uebernachtungsziffern haben zu einer bescheidenen Verbesserung der durchschnittlichen Beanspruchung der vorhandenen Betten von 14,2 auf 15,7 Prozent (1937 = 22,4 Prozent) geführt. Da aber im Berichtsjahre 413 Betriebe (1940: 414) mit 28 000 Betten (30 000) überhaupt geschlossen oder der eigentlichen Zweckbestimmung entzogen blieben, waren von 100 verfügbaren Betten im Mittel 25 besetzt, gegenüber 22,5 im Jahr vorher und 31,2 im Rekordjahr 1937. Der Anteil der verfügbaren Betten am Gesamtbettenbestand erreichte während des Berichtsjahres im August ein Maximum von 79,5, im November ein Minimum von 52,4 Prozent. Der gesamte Bettenbestand war mit 29,7 Prozent im August am besten ausgenützt. In den Hotels und Gasthöfen betrug die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Schweizer 3,2 Tage, der Ausländer 8 Tage, in den Fremdenpensionen 12,0 resp. 38,1 Tage. Neben den Erholungsbedürftigen in den Sanatorien handelt es sich bei den ausländischen Besuchern hauptsächlich um Dauergäste, vor allem in den Pensionen, wo ihr mittlerer Aufenthalt mit über fünf Wochen mehr als dreimal so lang war als derjenige der Inlandgäste.

Die Kontrolle des statistischen Materials durch das Eidg. Statistische Amt ergab, daß für 1940 teilweise militärische Einquartierungen mitberücksichtigt waren. Obwohl diese kriegsbedingte Besetzung von Hotels zweifellos einen günstigen Einfluß auf das lokale Wirtschaftsleben ausübte, verlangt ihr

*Entwicklung des Fremdenverkehrs 1934—1941*  
*Ankünfte in 1000*



*Entwicklung des Fremdenverkehrs 1934—1941*  
*Logiernächte in 1000*



besonderer Charakter doch eine Ausscheidung aus den Ergebnissen des echten Fremden- und Touristenverkehrs. Diese Trennung konnte für 1941 bedeutend zuverlässiger durchgeführt werden, sodaß sich ein Vergleich mit den bereinigten Zahlen von 1940 rechtfertigt. Aus diesen letzteren wurden schätzungsweise 40 000 Uebernachtungen von Militärpersonen eliminiert.

*a) Wintersaison 1940/41 (Dezember bis Februar)*

Während sich im ersten Kriegswinter 1939/40, verglichen mit dem Durchschnitt der sechs vorangehenden Friedenssaisons, der Binnenverkehr nur um zwei Prozent vermehren ließ, stieg er im zweiten Kriegswinter 1940/41 auf rund 1,638 Millionen Logiernächte oder um 14 Prozent. An dieser Zunahme sind die einzelnen Regionen ungleichmäßig beteiligt. Während Graubünden den mittleren Vorkriegsstand knapp zu halten vermochte, nahm der Binnenverkehr im Berner Oberland um 17 Prozent, in der Zentralschweiz um 21 Prozent, im Säntisgebiet um 28 Prozent, im Wallis um 33 Prozent und im Waadtländer Oberland sogar um 41 Prozent zu. Diese erfreuliche Steigerung des Binnenverkehrs vermochte selbstverständlich den Ausfall an Ausländern nicht zu kompensieren. Der eigentliche Rückgang, gemessen an der Gesamtzahl aller Logiernächte, beträgt für diese Wintersaison für die ganze Schweiz etwas über eine Million oder rund 35 Prozent gegenüber dem Mittel der sechs Vorkriegsjahre.

*b) Frühjahrssaison 1941 (März bis Mai)*

Weniger krisenempfindlich erwies sich die Frühjahrssaison, die von jeher als eigentliche „Schweizersaison“ bezeichnet werden konnte. Mit rund 2,244 Millionen Logiernächten kam die diesjährige Bruttotfrequenz auf 82 Prozent der Durchschnittsfrequenz der Vorkriegsjahre, sodaß der Ausfall der Frühlingssaison gesamtschweizerisch noch 18 Prozent beträgt.

In den beiden, in dieser Jahreszeit bevorzugten Regionen, dem Genferseegebiet und dem Tessin, stieg der Binnenverkehr um 13 resp. 33 Prozent.

c) *Sommersaison 1941 (Juni bis August)*

Quantitativ ist der Sommer zweifellos die wichtigste Saison für das schweizerische Gastgewerbe. In diesen drei Monaten brachten wir es auf brutto 4,188 Millionen Logiernächte, gegenüber einem Mittel von 6,121 Millionen der Vorkriegsjahre. Daraus ergibt sich ein „Kriegsverlust“ von fast zwei Millionen Logiernächten oder rund 31 Prozent. An Schweizer Logiernächten brachte der zweite Kriegssommer rund 3,788 Millionen und es entspricht dies einer Menge, die um 12 Prozent über dem Durchschnitt der sechs letzten Sommersaisons der Friedenszeit steht. Auch der Rekordsommer des schweizerischen Binnenverkehrs 1938 ist damit um 166 500 Logiernächte übertroffen worden. Es ist auch von Interesse, den zweiten Kriegssommer 1941 mit dem ersten Kriegssommer 1940 zu vergleichen: im Sommer 1941 ist es gelungen, 611 787 Logiernächte oder rund 19 Prozent mehr von Schweizern zu erzielen. Verglichen mit dem mittleren Vorkriegsstand haben Graubünden und das Säntisgebiet ihre bisherigen Schweizerfrequenzen knapp halten können. Das Berner Oberland und der Jura weisen eine Zunahme von je fünf Prozent, die Zentralschweiz von 15 Prozent, das Wallis von 23 Prozent, das Genferseegebiet von 38 Prozent auf. Eindeutig geht hieraus hervor, daß von der Mobilisierung des Schweizer Reise- und Ferienpublikums im Sommer 1941 vor allem die Westschweiz mit dem Wallis und der Tessin profitiert haben. Das Jubiläumsjahr der Eidgenossenschaft hat wohl zahlreiche Schweizer nach der Vierwaldstätterseegegend geführt, ohne jedoch die Zahl der Logiernächte übermäßig zu vermehren. Zwischen Mai und September haben sehr viele Schulkinder das Rütli besucht, was nicht zuletzt auch auf unsere Werbung zurückzuführen ist.

Im August, als dem Spitzenmonat der Sommersaison, war trotz Krieg und Teuerung die Gesamtzahl der Ankünfte mit 336 000 um rund 25 000 oder 8,1 Prozent höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Relativ geringer fiel die Zunahme bei den Uebernachtungen aus, deren Zahl im Vergleich zum August 1940 um 92 000, das sind 5,4 Prozent anstieg. Unterscheidet man zwischen Gästen, die im Inland wohnen und solchen, die aus dem Ausland kommen, so erscheint wiederum deutlich das durch den Krieg verwandelte und seither unverändert gebliebene Strukturbild des schweizerischen Fremdenverkehrs: überragender Einfluß des Binnenverkehrs und entsprechender Rückgang des Auslandsverkehrs. Verglichen mit August 1940 röhrt die Zunahme der Ankünfte zu 91 Prozent und diejenige der Uebernachtungen sogar zu 98,5 Prozent vom vermehrten Inlandverkehr her. Aus dem Ausland reisten im August wohl 2300 (21 Prozent) Gäste mehr in unser Land ein als zur gleichen Zeit des letzten Jahres; dabei stieg aber die Zahl der Logiernächte nur um 0,9 Prozent an. Wie sehr der Zustrom aus dem Ausland zurückgegangen ist, zeigen folgende absolute Zahlen: die 13 000 Ankünfte entsprechen schwach vier Prozent, die 147 000 Logiernächte einem guten Zehntel des August-Durchschnitts der Jahre 1934/1939.

Von denjenigen Kurorten und Kurgebieten, welche die höchste Bettenbesetzung (nach den verfügbaren Betten) im August erreichten, möchten wir hier die folgenden nennen: Ascona 90,6 Prozent, Leukerbad 86,8 Prozent, Crans 74,5 Prozent, Pontresina und Wildhaus je 73,5 Prozent, Lenk i. S. 72,7 Prozent, Montana-Vermala 70,1 Prozent, Zermatt 69,4 Prozent, Stansstad-Fürigen 68,9 Prozent, Leysin 64,3 Prozent, Bex 63,4 Prozent, Baden 62,4 Prozent, Oberhofen a. Th. 61,7 Prozent, Saasthal 61,3 Prozent, Braunwald 59,0 Prozent, Val d'Anniviers 58,6 Prozent, Davos 58,4 Prozent und Schuls 56,6 Prozent. Auffallend günstig haben die Schweizer Heilbäder abgeschnitten, denen es sogar teilweise gelang, eine bessere Gesamtfrequenz als im Sommer 1938 zu erzielen.

Der mittlere Beschäftigungsstand im Hotelgewerbe in den Monaten Juni-August 1941 übertrifft denjenigen im gleichen Zeitraum des Vorjahres um 11,1 Prozent und bleibt damit noch um 34,5 Prozent hinter demjenigen im Sommer 1939 zurück.

*d) Herbstsaison 1941 (September bis Oktober)*

Wie die Frühjahrs-, so ist auch die Herbstsaison weniger krisenempfindlich. In diesen beiden Monaten weist die Statistik pro 1941 brutto fast noch 1,9 Millionen Logiernächte auf, so daß sich der Kriegsausfall gegenüber dem Mittel der Vorkriegszeit auf nur noch 11 Prozent reduziert. Dieser Verlust beträgt für die Region des Genfersees 25 Prozent, wobei sich der Binnenverkehr um 34 Prozent vermehrte.

Ganz besonders günstig schneidet diesmal der Tessin ab, wo der Binnenverkehr um fast 60 Prozent zunahm, sodaß mit einer Bruttomenge von 370 500 Logiernächten der Durchschnitt der fünf Vorkriegsjahre um fast 10 Prozent übertroffen wurde. Auf Grund der vorhandenen Betten wies im Oktober Lugano eine Bettenbesetzung von 58,3 Prozent und Locarno von 50,6 Prozent auf, gegenüber 55,7 Prozent resp. 43,4 Prozent im Oktober 1938. So hat sich der schweizerische Binnenverkehr namentlich im Frühling und Herbst, aber auch im Sommer in bisher nicht gekanntem Umfange nach dem Tessin bewegt. In diesem Kanton zählte man im Durchschnitt der fünf Vorkriegsjahre von 1934—1938 1 285 969 Uebernachtungen ausländischer und schweizerischer Gäste. Im dritten Kriegsjahr notierte der Tessin auf Grund der eidgenössischen Fremdenverkehrsstatistik 1 191 734 Uebernachtungen oder rund 93 Prozent der mittleren Vorkriegsmenge. Der Verlust an Ausländern konnte hier durch den gewaltig gesteigerten Binnenverkehr — im Jahre 1941 lieferten die Schweizer dem Tessin etwas über eine Million an Logiernächten oder fast 40 Prozent mehr als im Durchschnitt der Jahre vor dem Kriege — mengenmäßig fast gänzlich ausgeglichen werden.

Aus den gesamtschweizerischen Zahlen darf aber nicht abgeleitet werden, daß die Wirtschaftlichkeit für die Hotellerie mit dem großen Verkehrsvolumen Schritt gehalten hat. Wertmäßig ist eine weitere Umsatzschrumpfung eingetreten und eine Reihe von erschwerenden Umständen und Maßnahmen (Teuerung, Rationierung usw.) stellten an das Durchhaltevermögen unseres Gastgewerbes sehr große Anforderungen. Es besteht kein Zweifel, daß die nicht unbeträchtliche Verbesserung der Inlandsfrequenz nichts am Zusammenbruch des internationalen Reiseverkehrs und damit an der Hauptstütze unseres ganzen Gastgewerbes und den sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Folgen ändert. Während man die Gesamteinnahmen des Hotelgewerbes in guten Jahren auf über 500 Millionen veranschlagen darf, kommen sorgfältige Schätzungen für 1937, das mengenmäßig als „Rekordjahr“ angesprochen wurde, auf 312 Millionen, für 1939 noch auf 263 und für 1940 gar nur noch auf 168 Millionen Franken!

### *Statistische Arbeiten*

Die in vorbildlicher Weise vom eidgenössischen Statistischen Amt herausgegebene Fremdenverkehrsstatistik ist von uns in mannigfaltiger Weise ausgewertet worden. Sie vermittelt einen wertvollen Einblick in den mengenmäßigen Konjunkturverlauf sowie in die durch den Krieg hervorgerufene grundlegende Strukturwandlung des Fremdenverkehrs der ganzen Schweiz sowie der touristischen Regionen. Auf Grund dieses Zahlenmaterials konnten wir u. a. auch einen Schlüssel für eine gerechte und zweckentsprechende Verteilung unserer finanziellen Zuschüsse an die regionalen Kollektivinserate berechnen.

## **2. Der Eisenbahnverkehr**

Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten im Jahre 1941 143,4 Millionen Reisende oder fast 19,5 Millionen

mehr als 1940. Sämtliche Monate des Jahres 1941 zeigen mengenmäßig einen Mehrverkehr, der mit über 14 Millionen Reisenden im Oktober den Höhepunkt erreichte. Die Transporteinnahmen im Personenverkehr der Bundesbahnen beliefen sich im Berichtsjahr auf 161,6 Millionen oder 25,4 Millionen mehr als 1940 und 2,5 Millionen mehr als im bisherigen Bestjahr 1930. Die Polsterklassen waren stark ausgenutzt und die mittlere Beförderungsstrecke ist länger geworden. Das Jahr 1941 brachte den Bundesbahnen die stärkste Beanspruchung seit ihrem Bestehen.

Annähernd alle übrigen Normalspur-, Schmalspur-, Zahnrad- und Drahtseilbahnen weisen ganz beträchtliche Mehreinnahmen im Personenverkehr gegenüber dem Vorjahr, teilweise sogar gegenüber dem letzten vollen Friedensjahr, auf. Eine Reihe von Privatbahnen, die durch wichtige Touristengebiete führen, veröffentlichen aber ihre Betriebsergebnisse nicht mehr, um in Anbetracht der erhöhten Einnahmen keine irreführende Beurteilung ihrer finanziellen Lage beim Publikum aufkommen zu lassen. Tatsächlich ist nicht zu übersehen, daß infolge Materialverteuerung, Teuerungszulagen usw., auch die Ausgaben der Transportanstalten gestiegen sind, wenn auch meist nicht in der gleichen Proportion wie die Transporteinnahmen.

Das von den Transportanstalten herausgegebene Ferienabonnement, das gegenüber 1940 dem Benutzer eine größere Bewegungsfreiheit einräumte, erwies sich wiederum als außerdentlich verkehrsfördernd. Vom 1. April bis 31. Oktober wurden nicht weniger als rund 270 000 solcher Ferienabonnements verkauft, gegenüber 130 000 vom 1. Mai bis 31. Oktober 1940. Aber auch die übrigen Vergünstigungen, wie das Sonntagsbillet, das bis 22. Mai und wiederum ab 15. November zur Ausgabe gelangte, das Billet „einfach für retour“ anlässlich der Mustermesse in Basel, des Comptoirs in Lausanne und der Fiera di Lugano und nicht zuletzt die verschiedenen regionalen Ferienabonnements, sowie die tarifarischen Erleichterungen

des Jubiläumsjahres haben in hervorragendem Maße dazu beigetragen, den Binnenverkehr in allen Landesteilen zu beleben.

### *Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen*

Jahr	Anzahl der beförderten Personen: (in Millionen)	Einnahmen aus dem Personenverkehr: (in Millionen Fr.)
1941	143,4	161,6
1940	124,5	136,2
1939	119,1	133,6
1938	113,3	131,9

### *3. Der Straßenverkehr*

Der internationale Automobilverkehr hat praktisch aufgehört zu existieren. Während 1940 immerhin noch 11 727 Motorfahrzeuge zum vorübergehenden Aufenthalt über die Schweizergrenze fuhren, waren es 1941 deren nur noch 3008. Davon kamen 1727 aus Frankreich, 701 aus Deutschland und 500 aus Italien. Abgesehen von Rundfahrten mit Gesellschaftswagen in einigen wenigen Ferienzentren, spielt das Benzin-Motorfahrzeug in der internen Touristik infolge der im Jahre 1941 noch verschärften Brennstoffnot und des am 1. Mai 1941 erlassenen Verbotes für Vergnügungsfahrten keinerlei Rolle mehr. Etwa 13 000 Motorfahrzeuge, davon 10 000 Personewagen, sind zwar auf Ersatztreibstoff umgebaut worden, doch traten sie bisher im Touristenverkehr nur in ganz bescheidenem Umfang in Erscheinung.

Der Bestand an Fahrrädern, der auf Ende 1941 rund 1,5 Millionen betragen hat, dürfte auf Grund der Pneumatierung seinen Kulminationspunkt erreicht haben. Damit wird aber einer weitern Ausdehnung des Radfahrens im Sport- und Ferienverkehr eine sich selbst ergebende Grenze gesetzt. Die Reiseposten beförderten im Berichtsjahr auf den Saison- und Jahreslinien 6 583 011 Reisende, d. h. rund 600 000 mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen stiegen um Fr. 446 915.— auf

Fr. 5 872 161.—. Sowohl bei den Saison- als bei den Jahreslinien konnten höhere Frequenzen und Einnahmen erzielt werden.

#### *4. Der Luftverkehr*

Vom 1. Januar bis 14. November beflog die Swissair werktäglich die Strecke Zürich-München, von wo aus Anschluß nach Berlin, Kopenhagen, Malmö und Stockholm bestand. Ab 19. November wurde sie durch die Strecke Zürich-Stuttgart-Berlin ersetzt. In Stuttgart vermittelte diese Linie Anschluß nach Lyon, Marseille, Barcelona, Madrid und Lissabon und in Berlin nach Stockholm, Kopenhagen, Malmö, Danzig, Königsberg, Prag und Wien. Zu Beginn des Jahres wurde vorübergehend der Betrieb auch zwischen Locarno und Rom aufgenommen, doch nach 14 Tagen wieder eingestellt. Das Hauptpostulat der schweizerischen Luftverkehrspolitik, dem auch eine weitgehende volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt, nämlich die Führung einer direkten Linie nach der iberischen Halbinsel, konnte auch im Berichtsjahr nicht verwirklicht werden. Auf den obgenannten Fluglinien wurden von der Swissair in 660 Kursen 3922 Passagiere, 36,3 Tonnen Post, 44 Tonnen Fracht und 22,0 Tonnen zahlendes Gepäck befördert. Mit rund 242 000 Flugkilometern ist der schweizerische Linienluftverkehr durch die Kriegsverhältnisse pro 1941 auf 14 Prozent seiner Gesamtleistung von 1938 reduziert worden.

Im allgemeinen zivilen Flugbetrieb wurden außerdem 674 Flüge in 181 Flugstunden und über 33 679 Flugkilometer durchgeführt, wobei 316 Passagiere mitflogen. Unter diese Kategorie fallen Versuchs-, Probe- und einige Keuchhustenflüge der Gesellschaften „Swissair“ und „Alpar“, sowie der Betrieb des vorübergehend eingerichteten Trainingszentrums des Eidgenössischen Luftamtes. Die private Flugtouristik, sowie der Motorflugschulbetrieb des Aero-Clubs der Schweiz ist nach wie vor

im ganzen Gebiet der Schweiz verboten. Trotz gewisser noch bestehender Beschränkungen hat hingegen der Segelflug einen sehr bemerkenswerten Aufschwung erfahren. So wurden im Berichtsjahre mit motorlosen Flugzeugen von rund 850 Piloten nicht weniger als 17 442 Flüge mit einer Gesamtflugdauer von 1154 Stunden durchgeführt, was den Leistungen der letzten Friedensjahre, hauptsächlich in bezug auf die Zahl der Flüge und der ausgebildeten Jungflieger ziemlich nahekommt.

## II. Propaganda

### 1. *Gesandtschaften und Konsulate*

Durch den Kriegsausbruch ist unser Kontakt mit den diplomatischen und konsularischen Vertretungen der Schweiz im Ausland erheblich erschwert worden. Diese Außenposten des Eidgenössischen Politischen Departementes haben uns immer sehr wertvolle Dienste geleistet. Wir haben auch in der Kriegszeit darnach getrachtet, die Beziehungen zu diesen Stellen im Rahmen des Möglichen aufrecht zu erhalten und zu pflegen. Diejenigen Gesandtschaften und Konsulate, die per Post erreichbar waren und wo sich eine Ueberbrückungspropaganda rechtfertigte, wurden periodisch mit unseren Publikationen, Plakaten, Artikeln und mit Photomaterial bedient. Auch unsere Reisezeitschrift „Die Schweiz“ ist ihnen regelmäßig zugestellt worden. Wenn es möglich ist, auch in der gegenwärtigen Kriegszeit eine den Verhältnissen angepaßte Propaganda im Ausland durchzuführen, dann geschieht dies nebst unseren Vertretungen vornehmlich durch die diplomatischen und konsularischen Außenposten. Durch ihr weitverzweigtes Netz bleiben sie auch im Kriege die Treuhänder unserer Interessen diesesseits und jenseits der Meere und bieten so die Gewähr, daß auch jetzt eine beschränkte Werbung immer noch möglich ist. Es ist uns eine angenehme Pflicht, den Herren Gesandten