

Zeitschrift:	Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Herausgeber:	Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Band:	9 (1949)
Rubrik:	Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1949

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: 12.02.2026

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

Landes durch anhaltend schönes und warmes Wetter begünstigt, so daß der Juni, Juli und August fast überall eine leichte Zunahme ausländischer Gäste aufwies. Leider trat das Anfang Juni abgeschlossene Reiseabkommen mit Frankreich, das eine Erhöhung der Kopfquote von Fr. 150.— auf Fr. 480.— vorsah, zu spät in Kraft, um sich noch während der Sommersaison fühlbar auszuwirken. Be merkenswert war die Zunahme der englischen Feriengäste, welche sich dank der Erhöhung der Kopfzuteilung von 35 auf 50 Pfund, sowie der Sonderzuteilung von 4 Pfund für Automobilisten, größerer Freiheit in ihren finanziellen Dispositionen erfreuen konnten. So verzeichnete die schweizerische Fremdenverkehrsstatistik im Ausländerverkehr während den ersten 8 Monaten des Berichtsjahres eine annähernd gleich hohe Frequenz wie im Vorjahr, ja sie wies während den drei Sommermonaten sogar noch eine leichte Zunahme auf. Dieses an sich nicht unbefriedigende Bild änderte sich ziemlich radikal im September, als England — das weitaus wichtigste Einzugsgebiet unseres Ausländerverkehrs — das Pfund abwertete und rund 28 weitere Staaten diesem Beispiel folgten. Gegen 85 % der Ausländerlogiernächte von 1949 dürften auf Gäste aus Ländern mit nunmehr abgewerteter Währung entfallen und nahezu die Hälfte stammen aus Staaten, die zu 30 und mehr Prozent abgewertet haben. Diese hohen Abwertungssätze haben die Schweiz für den ausländischen Gast relativ teuer werden lassen und ihre internationale Konkurrenzfähigkeit zweifellos erheblich geschwächt. Für das letzte Jahresdrittel beziffert sich der mengenmäßige Abwertungsverlust auf annähernd 300 000 ausländische Uebernachtungen, wobei nicht zu übersehen ist, daß andererseits damit auch der Reiselust unserer Miteidgenossen nach dem Ausland neuer Auftrieb verliehen wurde.

I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1949

1. Die Statistik des Fremdenverkehrs

Im Jahre 1949 hat die Eidg. Fremdenverkehrsstatistik 20 342 999 Logiernächte registriert, gegenüber 21 734 782 im Vorjahr. Der

Rückgang beträgt 6,4 Prozent. Die Uebernachtungen schweizerischer Gäste sind von 13,67 Millionen im Vorjahr auf 12,57 Millionen gesunken, was einem Rückschlag von 8,1 Prozent entspricht. Mit 7,77 Millionen Uebernachtungen war der Verkehr ausländischer Gäste um 3,6 Prozent schwächer als 1948.

Für das letzte Vorkriegsjahr 1938, das zweite, dritte und vierte Nachkriegsjahr 1947, 1948 und 1949 gibt die Eidg. Fremdenverkehrsstatistik folgende Frequenzzahlen der Hotels, Pensionen, Kuranstalten und Sanatorien bekannt:

Gäste (Ankünfte):

	1938	1947	1948	1949
Ausländer	1 432 657	1 545 088	1 695 441	1 736 502 *)
Schweizer	2 069 789	2 839 541	2 675 514	2 620 973 *)
Total	3 502 446	4 384 629	4 370 955	4 357 475 *)

Logiernächte:

Ausländer	7 607 200	8 449 522	8 059 844	7 771 275 *)
Schweizer	8 363 725	14 755 928	13 674 938	12 571 724 *)
Total	15 970 925	23 205 450	21 734 782	20 342 999 *)

Während im Vorkriegsjahr 1938 von 100 Logiernächten 52,4 auf schweizerische und 47,6 auf ausländische Gäste entfielen, war 1948 dieses Verhältnis wie 62,8 zu 37,2 und 1949 wie 61,3 zu 38,7 Prozent. In welchem Umfang sich der Zustrom ausländischer Gäste, gemessen an ihren Uebernachtungen, im Berichtsjahre und gegenüber 1948 und dem letzten Vorkriegsjahr 1938 entwickelt hat, geht aus folgender Tabelle hervor:

Uebernachtungen ausländischer Gäste 1949, 1948 und 1939:

Nachbarländer der Schweiz:	1949*)	1948	1939
Deutschland	440 749	464 885	1 593 107 **)
Frankreich	865 002	1 194 411	939 343

*) Provisorische Ergebnisse.

**) Ab April 1938 inkl. Oesterreich.

	1949*)	1948	1939
Italien	427 400	411 579	299 476
Oesterreich	134 614	160 794	57 779 ***)
<i>Andere europäische Länder:</i>			
Großbritannien u. Irland	2 331 277	2 026 923	2 127 848
Niederlande	527 300	545 327	991 830
Belgien und Luxemburg	1 233 440	1 336 753	385 283
Tschechoslowakei	60 267	104 895	119 141
<i>Schweden, Dänemark und</i>			
Norwegen	188 675	239 797	96 589
Uebrige	362 499	482 317	421 845
<i>Ueberseeische Länder:</i>			
<i>Vereinigte Staaten und</i>			
Kanada	675 466	592 981	314 659
Mittelamerika	25 810	19 525	13 400
Südamerika	142 835	116 716	76 907
Afrika	125 805	113 947	82 645
Asien und Australien	209 151	173 387	87 348

Aus obiger Tabelle ist zu entnehmen, daß 1949 unsere Nachbarländer 24, die übrigen europäischen Länder 61 und die überseeischen Gebiete 15 % aller ausländischen Logiernächte der Schweiz lieferten. Im Vorjahr betrugen diese Anteile 28, 60 und 12 %, im letzten Vorkriegsjahr 1938 38, 54 und 8 %. Die geographische Strukturwandlung der Herkunftsänder unserer fremden Gäste ist daraus deutlich ersichtbar.

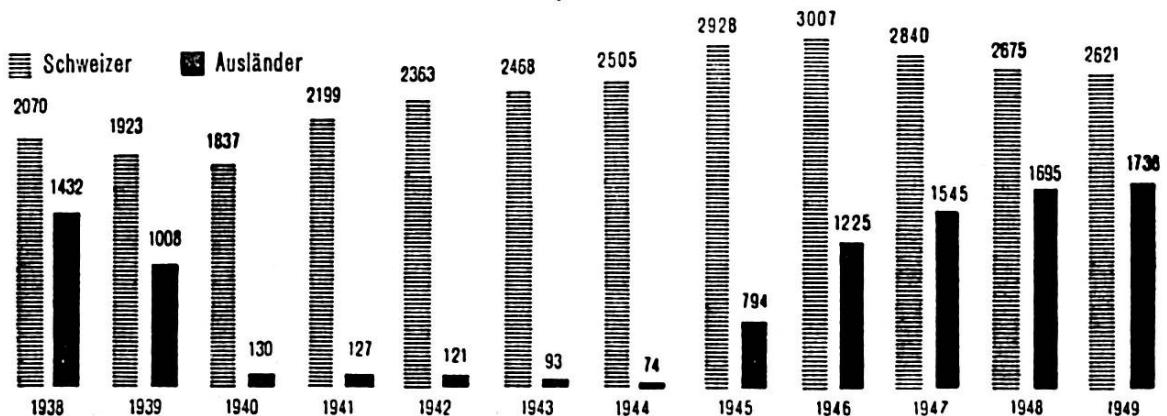
2. Der Eisenbahnverkehr

Die internationalen Zugsverbindungen haben sich während des Berichtsjahres in fast allen Richtungen erheblich verbessert. Die Tagesschnellzüge Genf—Paris—Genf wurden nunmehr ganzjährig

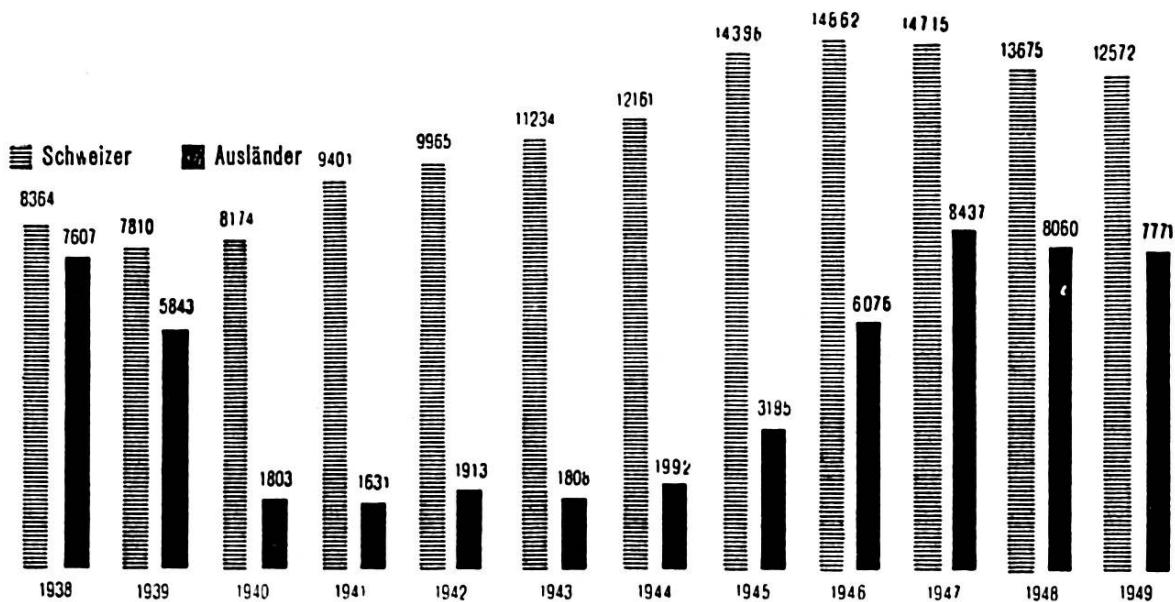
*) Provisorische Ergebnisse.
***) Bis 31. März.

Entwicklung des Fremdenverkehrs 1938—1949

Ankünfte in 1000



Logiernächte in 1000



geführt. Die Reisedauer des «Simplon-Orient-Expreß» konnte zwischen London und Triest beschleunigt werden. Die Tagesverbindung Paris—Milano—Paris wird ganzjährig geführt und vermittelt in Mailand vorzügliche Anschlüsse. Das Nachtschnellzugspaar Paris—Bern—Paris über Les Verrières wurde beschleunigt und die Nachtverbindung Paris—Delle—Bern—Lötschberg mit durchlaufenden Wagen 3. Klasse versehen. Ausgezeichnet hat sich auch der neue internationale Städteschnellzug Bern—Lötschberg—Mailand bewährt, der in beiden Richtungen Reisezeiten von nur $4\frac{1}{2}$ Stunden aufweist. Der «Arlberg-Orient-Expreß» wurde so beschleunigt, daß zwischen Paris und Wien in beiden Richtungen eine Nachtfahrt eingespart werden konnte. Bemerkenswert ist die Einführung eines Pullmanwagens zwischen Wien und Basel. Neu wurde eine Schnellzugsverbindung 1.—3. Klasse Basel—Wien—Basel, mit Anschlüssen einerseits nach Calais, andererseits via Linz nach Prag, geschaffen. Sehr zahlreich sind die Verbesserungen auf der Strecke Brüssel—Straßburg—Basel. Zwischen Amsterdam und Basel wurde wieder eine Verbindung ohne Nachtfahrt eingerichtet. Der «Skandinavien—Schweiz-Expreß» wurde in beiden Richtungen um ca. $3\frac{1}{2}$ Stunden beschleunigt und in Basel mit den Gotthard-Schnellzügen 66/63 zusammengeschlossen. Seine Ausrüstung besteht aus Schlafwagen Stockholm—Rom—Kopenhagen—Rom und —Chur (Sommersaison Luzern), sowie aus Wagen 1. bis 3. Klasse Kopenhagen—Rom und —Chur (Luzern). Das Schnellzugspaar Hoek van Holland—Basel wurde um eine Nachtfahrt gekürzt und ein weiteres Zugspaar Hamburg—Basel eingelegt. Neu ist ebenfalls ein zweites Schnellzugspaar Stuttgart—Schaffhausen—Basel und München-St. Margrethen—Zürich mit direkten Wagen. Im internen Verkehr ist die intensivere Ausnützung der 9 Leichtstahl-Ausrüstungen und die Indienstnahme einer weiteren hervorzuheben, wobei zahlreiche ältere Wünsche um Schaffung neuer Schnellzugsverbindungen besonders zwischen der Ostschweiz, Zürich, Bern und dem Genfersee, Zürich—Basel—Zürich, Basel—Westschweiz, sowie auf der Jurafußlinie, sowohl im Interesse des Tourismus als der Geschäftswelt befriedigt werden konnten.

Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten während des Berichtsjahres 202,7 Millionen Personen oder 4,9 Millionen weniger als im Vorjahr. Mehrfrequenzen wiesen lediglich die Monate Februar, April, Juni, August, September und Oktober auf. Die Einnahmen im Personenverkehr stiegen jedoch um 2,2 auf 278,8 Millionen Franken.

Die Tagesleistungen im internen Reisezugsverkehr der Bundesbahnen sind während des Sommerfahrplans 1949 auf 126 711, während des Winterfahrplans 1949/50 auf 125 500 km angewachsen.

Die meisten Privatbahnen wiesen frequenz- und einnahmenmäßig zum Teil beträchtliche Rückschläge auf. Einige davon mit ausgesprochen touristischem Charakter konnten dank des guten Sommerwetters erhöhte Frequenzen erzielen, denen jedoch infolge des schwächeren Verkehrs während der übrigen Jahreszeiten, größtenteils Mindereinnahmen gegenüberstanden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Privatbahnen, des allgemeinen Verkehrs, sowie der Zahnrad- und Standseilbahnen betrugen rund 80,1 Millionen Franken oder 1 238 000 Franken weniger als 1948.

Vom Ferien-Generalabonnement wurden 1949 26 665 mit 15tägiger und 3632 mit 30tägiger Gültigkeit, gegenüber 28 520 und 3932 Abonnementen im Vorjahr, abgegeben. Die 1949 verkauften Ferienbillete beziffern sich auf 608 550 Stück oder 34 550 mehr als 1948.

3. Der Straßenverkehr

Obgleich sich die Zahl der Ankünfte ausländischer Gäste annähernd auf der letztjährigen Höhe hielt, ihre Uebernachtungen hingegen leicht zurückgingen, stieg während des Berichtsjahres die Menge der zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz eingereisten fremden Motorfahrzeuge erneut um 43 897 auf total 547 997. Das Vorkriegsmaximum des Jahres 1938 ist damit um 115 702 Motorfahrzeuge übertroffen worden. Zieht man die 15 835 Lastwagen, sowie die 9401 Fahrzeuge des Grenzverkehrs ab, so verbleiben pro 1949 insgesamt 483 836 fremde Motorfahrzeuge des sog. Fernverkehrs, die sich aus 446 408 Personenautomobilen (1948: 412 554), 39 515 Autocars (1948: 37 976) und 36 838 Motorräder (1948: 33 306) zusammensetzen. Gegenüber 1938 nahmen die einge-

reisten Personenaufomobile um 14 %, die Autocars um 242 % und die Motorräder um 132 % zu.

Das Hauptkontingent lieferte wiederum mit 268 802 Fahrzeugen Frankreich, doch ist hier erstmals ein Rückgang von 16 426 Fahrzeugen festzustellen, der nach der Abwertung im Herbst eintrat. Es folgen Italien mit 153 326, Belgien/Luxemburg mit Großbritannien/Irland mit 27 462, Deutschland mit 20 609, die Niederlande mit 14 827, Oesterreich mit 10 674, Dänemark/Schweden/Norwegen mit 6373, und Nord- und Südamerika mit 6299 Fahrzeugen etc. Außer Frankreich weisen lediglich die Staaten Osteuropas, einschließlich des Balkans eine weniger große Zahl von eingereisten Fahrzeugen als 1948 auf.

27 006 Einreisen erfolgten von Autocars, die keine fahrplanmäßigen Fahrten unternahmen. Davon fuhren 17 448 nur in das engere Grenzgebiet für halb- und ganztägige Ausflüge ein. 3227 gehören dem Transitverkehr an, während 6331 Fahrzeuge für mehr tägige Fahrten in die Schweiz kamen. Nimmt man bei diesen letzteren eine mittlere Besetzung von 20 Personen an, so beziffert sich ihre Gesamtfrequenz auf rund 120 000 Touristen für das Berichtsjahr 1949.

Infolge des extrem niederschlagsarmen Winters konnte der Simplonpaß schon während der ersten Apriltage, der Gotthard am 16. April, also unmittelbar vor den Osterfeiertagen, für den durchgehenden Verkehr geöffnet werden. Seit Bestehen der Gotthardstraße (1830) war es das erstmal, daß dieser wichtige Alpenübergang dem Radverkehr vor Ostern erschlossen wurde. Am 30. September 1949 notierte man in der Schweiz 220 000 Motorwagen (darunter 123 000 Personenwagen) und 49 000 Motorräder, womit sich der Bestand innerhalb Jahresfrist um 16 % erhöhte.

Der Fahrräderbestand nahm auf Ende 1949 um 16 557 auf total 1 710 389 Fahrzeuge zu und hat sich somit innerhalb der letzten 12 Jahre um 544 500 Einheiten oder 46 % erhöht.

Auf den Linien der Reiseposten der PTT-Verwaltung wurden 1948 total 19 870 319 Reisende, d. h. 252 411 mehr als im Vorjahr befördert. Die Einnahmen stiegen um Fr. 898 113 auf Fr. 18 944 408.

4. Der Schiffsverkehr

Die Fahrleistungen unserer 9 Dampfschiffahrtsgesellschaften erfuhrn während des Berichtsjahres eine Erhöhung um 79 000 auf 1 367 000 Kilometer und bewiesen damit ihr Bestreben, das Angebot an Reisemöglichkeiten zu erhöhen. Die Anzahl der beförderten Personen stieg von rund 7 142 000 auf 7 867 000 und die Betriebs-einnahmen von ca. 9,16 auf 10,3 Millionen Franken. Diese erfreu-liche Frequenzsteigerung um rund 725 000 Personen ist auf das schöne und warme Sommerwetter und auf die leichte Zunahme des ausländischen Reiseverkehrs bis Ende August zurückzuführen. Für die schweizerische Schiffahrt darf daher die Saison 1949 als sehr befriedigend bezeichnet werden.

5. Der Luftverkehr

Der internationale und interkontinentale Luftverkehr der Schweiz erfuhr auch während des Berichtsjahres einen bemerkens-werten Ausbau. Das kontinentale Netz der Swissair wurde um fol-gende Linien vermehrt: Genf—Nizza—Rom, Genf—Basel—Amster-dam, Zürich—Glasgow, Zürich—Stuttgart—Frankfurt, Zürich—München, Zürich—Belgrad, sowie durch die neue Transitlinie Stock-holm—Schweiz—Lissabon. Die Betriebszeit der Saison-Linie Lon-don—Bern wurde auf 4½ Monate erweitert. Im Ueberseesektor der Swissair erwähnen wir die Verlängerung der Linie von Cairo nach Basra und Abadan am Persischen Golf, sowie vor allem die Auf-nahme des regelmäßigen Betriebes auf der Strecke Zürich—Genf—Shannon—Gander—New York, auf welcher vom Mai bis Dezember insgesamt 63 Retourflüge zur Durchführung gelangten. Bedauer-licherweise mußte die Swissairlinie Genf—Tunis—Kano—Leopold-ville—Johannesburg wieder eingestellt werden, da die Südafrika-nische Union hierfür keine Bewilligung mehr gab.

Eine Erweiterung unserer interkontinentalen Verbindungen fand durch die Aufnahme von insgesamt 11 neuen Wochenkursen durch die Trans World Airlines über Zürich in der Richtung einerseits nach New York, Detroit und Chicago, andererseits nach Kairo und Bombay, durch den nunmehr zweimal wöchentlich verkehrenden

Kurs der KLM via Zürich und Genf nach Südamerika, sowie durch die Zürich berührende Linie der SAS von Stockholm nach Bangkok, statt.

Durch den 1949 aufgenommenen Vollbetrieb auf dem neuen Interkontinentalflughafen Zürich-Kloten und durch die Fertigstellung des großen Stationsgebäudes auf dem Flughafen Genf-Cointrin ist die Bodenorganisation des schweizerischen Luftverkehrs nunmehr auf den neuesten Stand der Technik gebracht worden.

Während des Berichtsjahres führten die Swissair und die die Schweiz bedienenden ausländischen Unternehmungen im Linienverkehr 25 042 Flüge (1948: 21 326) durch, wobei 365 326 Passagiere (294 128) und 7 240 689 kg Post, Fracht und Uebergepäck (5 594 172) befördert wurden. Die Zahl der zurückgelegten Flugkilometer stieg von 13,4 auf 17,3 Millionen und die geleisteten Passagierkilometer von 203 auf 282 Millionen.

Im gewerbsmäßigen Verkehr außer den Linien ist die Zahl der Flüge um 3022 auf 13 572 und die der beförderten Passagiere um 1760 auf 58 974 während des Berichtsjahres zurückgegangen.

III. Beziehungen zu Behörden, Verkehrs-interessenten und anderen Organisationen

Es ist uns vor allem Pflicht und Bedürfnis, dem obersten Betreuer unseres Tourismus, Herrn Bundesrat Dr. E. Celio, Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes, für die große Unterstützung zu danken, die er uns wiederum angedeihen ließ. Dieser Dank erstreckt sich auch auf den Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, Herrn Dr. R. Cottier, sowie auf den Stab seiner Mitarbeiter in der touristischen Abteilung. Das Eidg. Politische Departement vermittelte uns bereitwilligst den Kontakt mit den diplomatischen und konsularischen Außenposten, die sich wiederum in verdankenswerter Weise der Förderung unserer touristischen Interessen im Ausland widmeten. Besonders sei auch dem Eidg. Volkswirtschaftsdepartement und seinen Delegierten für Handelsverträge gedankt, welche die Interessen unseres Tourismus mit größter Energie ver-