

Zeitschrift:	Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Herausgeber:	Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Band:	11 (1951)
Rubrik:	Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1951

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: 15.01.2026

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

I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1951

1. Die Statistik des Fremdenverkehrs

Die Eidgenössische Fremdenverkehrsstatistik hat im Jahre 1951 insgesamt 4864982 Ankünfte und 20264744 Logiernächte gezählt. Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Ankünfte um 461542 oder 10,4% und die Logiernächte um 1644415 oder 8,8% zu. Die Logiernächte ausländischer Gäste sind von 6,97 Millionen im Vorjahr auf 8,51 Millionen oder um 22,2% gestiegen, während diejenigen des Binnenverkehrs mit 11,75 Millionen um nicht ganz 1% zunahmen.

Für das letzte Vorkriegsjahr 1938, das vierte, fünfte und sechste Nachkriegsjahr, 1949, 1950 und 1951, gibt die Eidgenössische Fremdenverkehrsstatistik folgende Frequenzzahlen der Hotels, Pensionen, Kuranstalten und Sanatorien bekannt:

	<i>Gäste (Arrivées)</i>			
	1938	1949	1950	1951
Ausländer	1 433 657	1 737 457	1 902 803	2 355 420 ¹⁾
Schweizer	2 069 789	2 622 030	2 504 672	2 509 562 ¹⁾
Total	3 503 446	4 359 487	4 407 475	4 864 982 ¹⁾

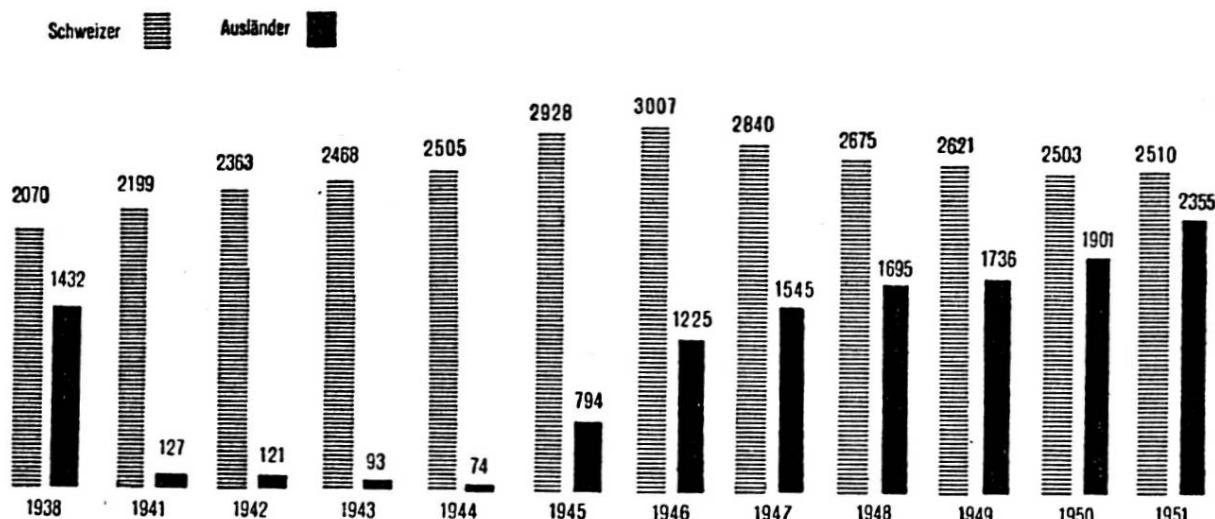
	<i>Logiernächte</i>			
Ausländer	7 607 200	7 777 654	6 978 358	8 514 179 ¹⁾
Schweizer	8 363 725	12 563 896	11 655 378	11 750 565 ¹⁾
Total	15 970 925	20 341 550	18 633 736	20 264 744 ¹⁾

Aus obiger Tabelle ist zu entnehmen, dass im Jahre 1951 von 100 Logiernächten 42 auf ausländische und 58 auf inländische Gäste entfielen, gegenüber 37 bzw. 63 im Vorjahr. Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste in den Hotels und Pensionen hat sich nur unmerklich verändert. Sie betrug bei den Ausländern 3,14 Tage (1950: 3,12), bei den Inländern 3,80 Tage (3,73). Die seit 1947 konstant

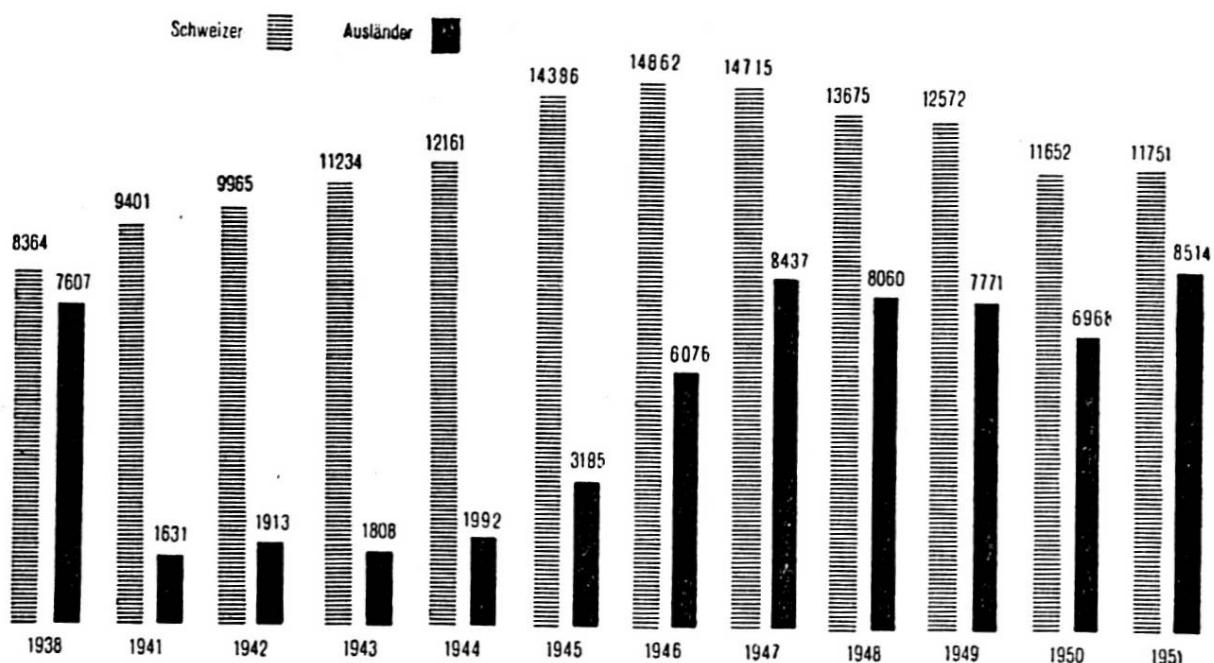
¹⁾ Provisorische Ergebnisse.

Entwicklung des Fremdenverkehrs 1938—1951

Ankünfte in 1000



Logiernächte in 1000



abnehmende Tendenz der Aufenthaltsdauer scheint demnach vorläufig zum Stillstand gekommen zu sein.

In welchem Umfang sich der Zustrom ausländischer Gäste, gemessen an ihren Logiernächten, im Berichtsjahr und gegenüber 1950 und dem letzten Vorkriegsjahr 1938 entwickelt hat, geht aus folgender Tabelle hervor:

Logiernächte ausländischer Gäste 1951, 1950 und 1938

<i>Nachbarländer der Schweiz</i>	1951 ¹⁾	1950	1938
Deutschland	1 038 508	573 732	1 593 107 ²⁾
Frankreich	1 310 831	1 089 869	939 343
Italien	570 344	501 898	299 476
Österreich.	145 112	118 311	57 779 ³⁾

Andere europäische Länder

Grossbritannien/Irland	2 043 614	1 437 223	2 127 848
Niederlande	561 621	424 206	991 830
Belgien/Luxemburg	1 082 619	1 079 180	385 283
Schweden/Dänemark/Norwegen	201 170	135 936	96 589
Spanien/Portugal	85 504	86 790	108 278
Übrige	242 029	239 189	432 708

Überseeische Länder

Vereinigte Staaten/Kanada . . .	634 487	723 142	314 659
Mittelamerika	27 247	34 770	13 400
Südamerika	140 796	147 835	76 907
Afrika	176 692	123 339	82 645
Asien/Australien/Ozeanien. . .	253 605	231 670	87 348

Nach Schätzungen offizieller Stellen sollen 1951 ca. 30 % weniger Amerikaner als 1950, dem «Heiligen Jahr», nach Europa gereist sein. Mit einem Rückschlag von 12 % der amerikanischen Übernachtungen hat deshalb die Schweiz, gemessen am gesamten Verkehr USA–Europa, noch relativ günstig abgeschlossen.

Im Berichtsjahre entfielen auf 100 ausländische Logiernächte 36 auf Gäste aus unseren Nachbarländern (1950: 32,6), 49,5 auf solche aus anderen europäischen Ländern (49,2) und 14,5 auf Gäste aus überseeischen Gebieten (18,2).

¹⁾ Provisorische Ergebnisse.

²⁾ ab 1. April inkl. Österreich.

³⁾ bis 1. März.

2. Der Eisenbahnverkehr

Obgleich die Reisezugsleistungen mit 131 600 für den Sommerabschnitt und 129 400 km/Tag für das Winterhalbjahr annähernd die gleichen wie im Vorjahr waren, wies der am 20. Mai 1951 in Kraft getretene Jahresfahrplan zahlreiche Verbesserungen sowohl im internationalen als im internen Verkehr auf. Zwischen Lyon und Genf legte die SNCF neue Triebwagenzüge ein. Der Simplon-Orient-Express wurde zwischen Paris und Mailand in beiden Richtungen beschleunigt. Die Tagesverbindung Paris-Bern über Les Verrières wurde um ca. eine halbe Stunde gekürzt; ebenso erfuhr die Zufahrt zum Lötschberg auf der französischen Strecke eine Verkürzung der Reisezeit von 15–20 Minuten. Die Züge 7–8 Paris–Basel–Paris (Arlberg-Express) sind um je 30 Minuten beschleunigt worden, und ferner wurde der Nachzug 48 ab Basel um ca. 1 Stunde hinausgeschoben, um dort eine neue Saisonverbindung vom Arlberg aufnehmen zu können. Die Reisedauer der Tagesschnellzüge 34–35 Basel–Holland über Luxemburg–Maastricht wurde in beiden Richtungen um rund 1 Stunde verringert. Die Nachtschnellzüge 336–333 der gleichen Linie, die nur während der Sommersaison verkehren, wurden von den Bruxeller Zügen ab und bis Basel unabhängig geführt. Auch die Tagesverbindungen mit Bruxelles erhielten einen wesentlich verbesserten Fahrplan. Die Tageszüge F164–F163 von Holland über Deutschland nach der Schweiz sind mit besonders ausgewählten Wagen der DB ausgestattet worden und führen wiederum den Namen «Rheingold». Die holländische und deutsche Grenzkontrolle erfolgt im fahrenden Zug. Die Nachtschnellzüge D 308–307 erhielten die Bezeichnung «Holland–Italien–Express» und wurden ebenfalls beschleunigt. In den Rheinländer Tagesschnellzügen, die rascher geführt werden, verkehren nun direkte Wagen von Dortmund nach Bern und Interlaken. Die Reisedauer des «Skandinavien–Italien–Express» konnte zwischen Kopenhagen–Rom und Venedig in beiden Richtungen um eine Nacht gekürzt werden. Auch hier erfolgt die dänische und deutsche Grenzkontrolle im fahrenden Zug. Die Anschlüsse von Hamburg her wurden verbessert. Die Verbindungen zwischen Stuttgart und Zürich wurden beschleunigt und durch ein drittes Zugspaar ergänzt. Ein drittes

Schnellzugspaar, das eine um 1-1½ Stunden kürzere Fahrzeit aufweist, ist auch auf der Strecke München-St. Margrethen-Zürich eingelegt worden. Beim «Arlberg-Orient-Express» liess sich die Fahrzeit auf der österreichischen Strecke um rund 30 Minuten kürzen. Auch andere Verbindungen von Wien nach der Schweiz, sowie deren Anschlüsse in Basel nach Paris sind mit teilweise erheblichen Fahrzeitverkürzungen reorganisiert worden. Bei den internen Fernverbindungen erfolgte ein vermehrter Einsatz der beliebten Leichtstahlwagen. Die Züge 17 und 18 der Strecke Genf-Bern-Genf, 103 und 107 Lausanne-Zürich und 540-37 Lausanne-Brig-Lausanne wurden infolge Umwandlung in «R»-Züge beschleunigt. Durch die Führung der Züge 210 und 215 bis und ab Genf sind in der Relation Basel-Genf Zeitgewinne von über 20 Minuten erzielt worden. Weitere Verbesserungen erfuhr auch die Jurafusslinie.

Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten während des Berichtsjahres 201,1 Millionen Personen oder 7,2 Millionen mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1951 274,4 Millionen Franken oder rund 10,6 Millionen mehr als 1950. Vom Ferien-Generalabonnement wurden 1950 21 706 mit 15tägiger und 2322 mit 30tägiger Gültigkeit, total 24 028 (1950: 22 716) verkauft. Die 1951 verkauften Ferienbillette beziffern sich auf 601 529, oder 92 443 mehr als 1950.

Gemäss Beschluss der Internationalen Eisenbahnunion wurden 1951 erstmals von den SBB sowie von den Eisenbahnverwaltungen Frankreichs, Italiens, Belgiens, Westdeutschlands und Österreichs internationale Rundreisezüge organisiert, die einen vollen Erfolg hatten.

3. Strassenverkehr

Die Eidgenössische Oberzolldirektion notierte pro 1951 912 798 ausländische Motorfahrzeuge, die zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz einfuhren. Es sind dies 186 855 Fahrzeuge oder rund ein Viertel mehr als im Vorjahr und mehr als doppelt so viel wie während des letzten Vorkriegsjahres 1938. Zieht man die Motorfahrzeuge des Grenzverkehrs und die Lastwagen ab, so verbleiben pro 1951 867 274 Motorfahrzeuge des sog. Fernverkehrs, mit vor-

wiegend touristischem Charakter und unser Fremdenverkehrsgewerbe in erster Linie interessiert. Die Zunahme der Motorfahrzeuge dieses Fernverkehrs beträgt gegenüber 1950 ebenfalls rund ein Viertel. Er setzt sich zusammen aus 58 472 Motorrädern (Zunahme 48%), 39 572 Autocars (Abnahme 7%) und 769 230 Personenwagen (Zunahme 26%). Dass 1950 mehr Autocars verkehrten, ist auf das «Heilige Jahr» zurückzuführen, das der Schweiz einen erheblichen Transitverkehr nach und von Italien brachte.

Frankreich lieferte uns, wie in den früheren Jahren, mit 441 013 Motorfahrzeugen das Hauptkontingent, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 17% entspricht. Es folgen: Italien mit 187 823 (+ 8%), Deutschland mit 113 400 (+ 167%), England/Irland mit 46 110 (+ 35%), Belgien/Luxemburg mit 44 589 (+ 7%), die Niederlande mit 26 863 (+ 34%), Österreich mit 22 393 (+ 45%), Schweden, Dänemark und Norwegen mit 12 378 (+ 52%), Nord- und Südamerika mit 7591 (+ 20%), Afrika mit 7014 (+ 45%), Spanien/Portugal mit 1833 Fahrzeugen (+ 10%) etc.

Infolge der im Winter 1950/51 gefallenen gewaltigen Schneemengen musste unsere einzige, sonst ganzjährig geöffnete Strassen-Nordsüdverbindung, die Julier-Maloja-Route, während mehrerer Wochen gesperrt werden. So konnte auch die Simplonstrasse erst Ende Mai und der Gotthard sogar erst Anfang Juli für den durchgehenden Motorfahrzeugverkehr freigegeben werden.

Die Reiseposten der PTT-Verwaltung beförderten 1951 insgesamt 20 270 593 Reisende oder 769 521 mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen stiegen um Fr. 504 163 auf total Fr. 19 256 342.

Erstmals wurde die Schweiz auch in das Netz der unter dem Namen «Europa-Bus» bekannten internationalen Autobuslinien der europäischen Eisenbahnverwaltungen eingeschlossen, und zwar durch die dreimal pro Woche vom 1. Juni bis 30. September von der PTT betriebenen Strecke Basel–Luzern–Interlaken–Montreux, mit täglichem Anschluss via Simplon nach Mailand.

Der schweizerische Motorfahrzeugbestand betrug am 30. September 1951 insgesamt 319 371 Einheiten oder 54 884 mehr als am entsprechenden Stichtag des Vorjahres. Die Personenwagen nahmen um 20 583 Einheiten oder 14%, die Motorräder um 31 128 Einheiten

oder 41% zu, davon allein die Fahrräder mit Hilfsmotor um rund 80%. Demnach besitzt heute jeder fünfzehnte Einwohner unseres Landes ein Motorfahrzeug. Der Gesamtbestand der Fahrräder hat sich im Berichtsjahre um 38 298 auf total 1 802 532 vermehrt.

Nachdem am 27. Juli 1951 der mit dem Vollzug des Bundesbeschlusses vom 21. Dezember 1950 betreffend die Verteilung des hälftigen Reinertrages aus dem Benzinzzoll an die Kantone beauftragte Bundesrat ein generelles Programm für den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes genehmigt hat, sind nun durch die Kantone die Arbeiten für die erste Ausbauetappe in Angriff genommen worden.

4. Schiffsverkehr

Die 11 schweizerischen Schiffahrtsgesellschaften wiesen 1951 eine Fahrleistung von 1 494 000 km (1950: 1 478 000) auf und beförderten 7 756 000 Reisende (7 462 000). Die Betriebseinnahmen nahmen um rund Fr. 362 000 auf Fr. 10 165 000 zu. Der Grund dafür, dass trotz des wenig günstigen Sommerwetters sowohl die Frequenzen, als auch die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr zunahmen, ist ausschliesslich auf den vermehrten Besuch ausländischer Gäste zurückzuführen. Während der letztere sein einmal gefasstes Reiseprogramm ohne Rücksicht auf das Wetter durchführt, unternimmt der einheimische Gast aus begreiflichen Gründen seinen Ausflug nur bei günstigem Wetter.

5. Luftverkehr

Während des Berichtsjahres hat die Swissair vor allem ihr Netz in der Richtung Deutschland ausgebaut, und zwar durch zwei Saisonkurse von Zürich über Innsbruck nach Salzburg, wobei der eine bis Linz verlängert wurde, ferner durch eine Linie von Zürich über München und Nürnberg nach Hamburg. Auf der Strecke Zürich–Manchester wurde einmal in der Woche ein Nachtkurs eingeschaltet. Im überseeischen Verkehr erhielt die Schweiz drei neue Transitkurse und zwar London–Zürich–Rom–Damaskus–Basra–Bahrain und London–Zürich–Rom–Kairo–Karachi–Delhi–Kalkutta–Rangoon–Singapore–Hongkong–Tokio, beide durch die britische BOAC betrieben,

und ferner wurde die bisherige skandinavische Linie der SAS, Stockholm-Zürich-Lydda-Karachi-Kalkutta-Bangkok, ebenfalls bis Tokio verlängert. Ab 18. August kamen die neuen Douglas DC-6 B-Langstreckenflugzeuge der Swissair auf der Linie Schweiz-New York zum Einsatz, was die Frequenz erheblich ansteigen liess.

Die Gesamtlänge des konzessionierten Liniennetzes der Schweiz erstreckte sich 1951 über 126 695 km oder rund 27 000 km mehr als im Vorjahr. Davon entfallen 29 391 km auf die Swissair-Linien und die mit schweizerischer Beteiligung betriebenen Strecken, sowie 97 304 km auf Linien fremder Gesellschaften. An diesem Netz waren insgesamt 15 ausländische Unternehmungen beteiligt.

1951 wurden von der Swissair und den fremden Gesellschaften total 30 185 Flüge (1950: 24 988) durchgeführt und dabei 555 981 zahlende Passagiere (413 240) und 13 296 Tonnen Post, Fracht und Übergepäck (10 450) befördert. Die Menge der geleisteten Passagierkilometer betrug 408,1 Millionen (323,6), der Tonnenkilometer für Post 3 Millionen (2,9) und für Fracht und Übergepäck 8,19 Millionen (6,2). Erstmals während der Nachkriegsjahre sind auf unserem internationalen Flugliniennetz durch die Swissair mehr Passagiere, nämlich insgesamt 275 126, als von den ausländischen Gesellschaften befördert worden. Im Bedarfsverkehr wurden 47 853 Passagiere oder rund 500 weniger als im Vorjahr, befördert. Die Privat- und Sportluftfahrt wies 1951 allgemein rückläufige Tendenz auf.

II. Beziehungen zu Behörden, Verkehrsinteressenten und anderen Organisationen

Es ist uns vor allem Pflicht und Bedürfnis, dem obersten Betreuer unseres Tourismus, Herrn Bundesrat Dr. h. c. J. Escher, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, und seinen Mitarbeitern für die tatkräftige Unterstützung zu danken, die sie während des Berichtsjahres dem Fremdenverkehr im allgemeinen und unserer Zentrale im besonderen angedeihen liessen. In verdankenswerter Weise widmeten sich wiederum das Eidgenössische Politische Departement und seine diplomatischen und konsularischen Aussen-