

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung  
**Herausgeber:** Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung  
**Band:** 12 (1952)  
  
**Rubrik:** Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1952

### **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:** 13.01.2026

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

Sterlingblocks folgten dem Beispiel Großbritanniens. Andererseits konnten, wie bereits erwähnt, doch glücklicherweise während des Berichtsjahres einige Fortschritte auf dem Gebiete der Liberalisierung des Zahlungsverkehrs für nichtgeschäftliche Reisen durch einige Länder erzielt werden. Deutschland erhöhte die Kopfquote von 420 auf 500 DM mit der Möglichkeit, bis auf 800 DM zu kommen; Holland setzte sie auf 400 hfl., ab 23. Oktober sogar auf 600 hfl., Schweden auf 750 Skr. und Dänemark auf 750 Dkr. fest. Kanada hat den Zahlungsverkehr gänzlich liberalisiert. Reichliche Mengen an Devisen standen den Touristen aus Italien und Belgien/Luxemburg zur Verfügung, die allerdings schweizerischerseits nur gestaffelt ausbezahlt werden konnten, um Mißbräuchen zu begegnen, was sich übrigens auch für Deutschland als notwendig erwies. Auch für den deutschen Ausflugsverkehr, der während des ganzen Jahres sehr beträchtlich war, wurden namhafte devisentechnische Erleichterungen gewährt. Holland und Schweden bewilligten außerdem noch Sonderzuteilungen für Autotouristen.

Auf dem Gebiete der fremdenpolizeilichen Maßnahmen erwähnen wir die am 22. März erfolgte gegenseitige Aufhebung der Visumspflicht zwischen der Schweiz und Finnland sowie die Herabsetzung der Gebühr für das Dauervisum für Angehörige der Deutschen Bundesrepublik auf 5 DM. Die von allen schweizerischen Verkehrsinteressenten gewünschte gänzliche Aufhebung der Visumspflicht zwischen der Schweiz und Deutschland konnte während des Berichtsjahres noch nicht verwirklicht werden.

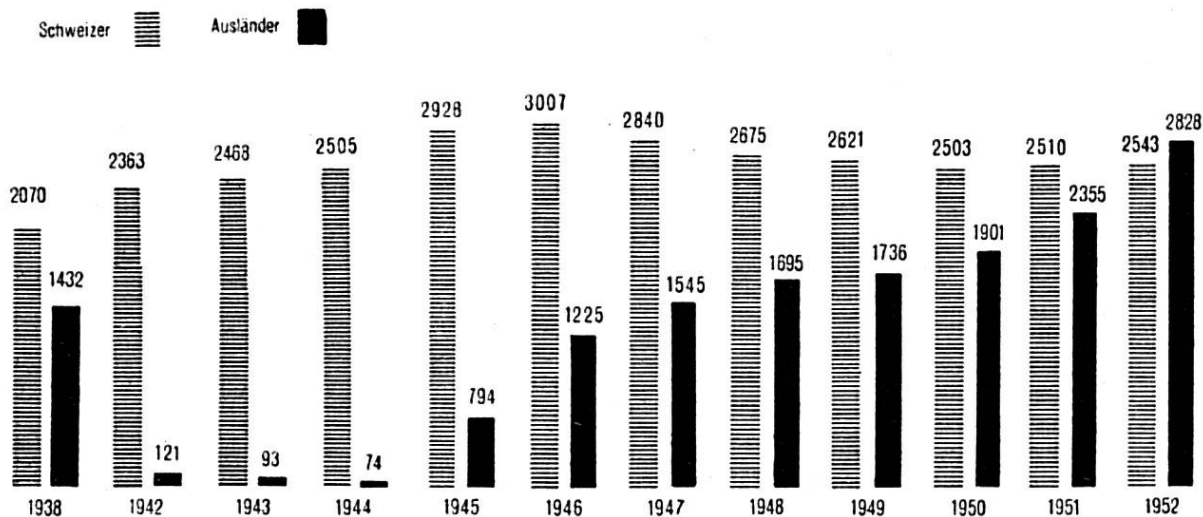
## **I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1952**

### **1. Die Statistik des Fremdenverkehrs**

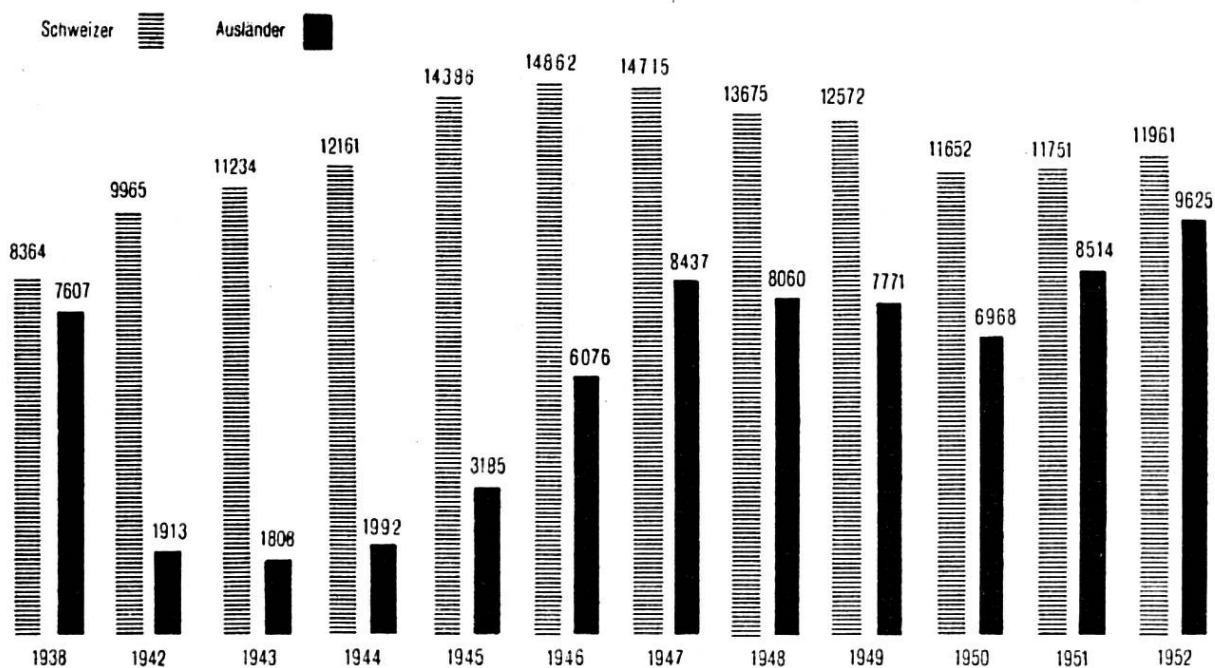
Die eidg. Fremdenverkehrsstatistik hat im Jahre 1952 insgesamt 5 371 696 Ankünfte und 21 585 730 Logiernächte in den Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten gezählt. Gegenüber dem

## Entwicklung des Fremdenverkehrs 1938, 1942—1952

### Ankünfte in 1000



### Logiernächte in 1000



Vorjahre nahmen die Ankünfte um 500 186 oder 10,3% und die Logiernächte um 1 292 512 oder 6,4% zu. Die Logiernächte ausländischer Gäste sind von 8,52 Millionen im Vorjahre auf 9,62 Millionen oder um 12,9% gestiegen, während diejenigen des Binnenverkehrs

mit 11,96 Millionen um 1,6% zunahmen. Für das Vorkriegsjahr 1938, das fünfte, sechste und siebte Nachkriegsjahr, 1950, 1951 und 1952, gibt die eidg. Fremdenverkehrsstatistik folgende Gesamtfrequenzahlen bekannt:

*Gäste (Arrivées)*

	1938	1950	1951	1952 <sup>1)</sup>
Ausländer	1 433 657	1 902 803	2 357 678	2 828 429
Schweizer	2 069 789	2 504 672	2 513 261	2 542 696
<b>Total</b>	<b>3 503 446</b>	<b>4 407 475</b>	<b>4 870 939</b>	<b>5 371 125</b>

*Logiernächte*

Ausländer	7 607 200	6 978 358	8 519 228	9 624 961
Schweizer	8 363 725	11 655 378	11 773 990	11 960 769
<b>Total</b>	<b>15 970 925</b>	<b>18 633 736</b>	<b>20 293 218</b>	<b>21 585 730</b>

<sup>1)</sup> Provisorische Ergebnisse.

Im Jahre 1952 entfielen auf 100 Logiernächte 44,5 auf ausländische und 55,5 auf inländische Gäste gegenüber 42 bzw. 58 im Vorjahre. Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste in den Hotels und Pensionen betrug bei den Ausländern 2,96 Tage (1951: 3,14), bei den Inländern 3,86 Tage (3,80). Die seit 1951 leicht ansteigende Tendenz im Binnenverkehr hat sich auch während des Berichtsjahres fortgesetzt und steht heute um rund 46% über dem Mittel der Vorkriegsjahre.

In welchem Umfange sich der Zustrom der ausländischen Gäste, deren Logiernächtezahl während des Berichtsjahres einen neuen Rekord erreichte, pro 1952 und gegenüber 1951 und dem letzten Vorkriegsjahre 1938 entwickelt hat, geht aus folgender Tabelle hervor:

## *Logiernächte ausländischer Gäste 1952, 1951 und 1938*

<i>Nachbarländer der Schweiz</i>	1938	1951	1952 <sup>1)</sup>
Deutschland . . . . .	1 593 107 <sup>2)</sup>	1 039 175	1 572 159
Frankreich . . . . .	939 343	1 311 598	1 614 423
Italien . . . . .	299 476	569 896	659 722
Oesterreich . . . . .	57 779 <sup>3)</sup>	145 012	152 071

<sup>1)</sup> Provisorische Ergebnisse.

<sup>2)</sup> Ab 1. April inkl. Oesterreich.

<sup>3)</sup> Bis 1. März.

### *Andere europäische Länder*

Großbritannien/Irland . . . . .	2 127 848	2 048 157	1 640 885
Niederlande . . . . .	991 830	561 309	636 848
Belgien/Luxemburg . . . . .	385 283	1 082 400	1 219 476
Schweden/Dänemark/Norwegen . . . . .	96 589	201 189	252 395
Spanien/Portugal . . . . .	108 278	85 603	104 180
Uebrige . . . . .	432 708	240 817	234 101

### *Ueberseeische Länder*

Vereinigte Staaten/Kanada . . . . .	314 659	635 638	917 089
Mittelamerika . . . . .	13 400	27 151	31 337
Südamerika . . . . .	76 907	140 894	188 206
Afrika . . . . .	82 645	176 471	166 563
Asien/Australien . . . . .	87 348	253 918	235 600

Im Berichtsjahr entfielen auf 100 ausländische Logiernächte 41,5 auf Gäste aus unseren Nachbarländern (1951: 36), 42,5 auf solche aus anderen europäischen Ländern (49,5) und 16 auf Gäste aus überseeischen Gebieten (14,5).

## **2. Der Eisenbahnverkehr**

Der am 18. Mai in Kraft getretene Jahresfahrplan 1952/53 brachte einige beachtenswerte Verbesserungen im internationalen Verkehr. Daneben kam in ihm das Bestreben zum Ausdruck, im internen Verkehr sowohl für die Fern- als auch für die Lokalverbindungen unge-

fähr den bisherigen Stand zu wahren. Neue Zugsleistungen sind daher im wesentlichen nur für den internationalen Verkehr zu verzeichnen und dort auch nur soweit, als es die Wahrung der Interessen unseres Landes unbedingt erfordert. Die täglichen Zugsleistungen im Reiseverkehr erhöhten sich im Sommerabschnitt um rund 1734 und im Winterabschnitt um 1067 km. Aus den Neuerungen im internationalen Verkehr sind als wichtigste die folgenden hervorzuheben.

Der Nachtschnellzug RG von der Riviera nach Genf wurde während des Sommerabschnittes beschleunigt, wobei sich ein günstiger Anschluß an den Städteschnellzug 109 Richtung Lausanne—Biel—Zürich ergab. Zu den Simplon-Schnellzügen 34—45 wurden von Ende Juli bis anfangs September die Entlastungszüge 36—43 eingelegt. Auf der Strecke Genf—Brig der Städtezüge 501/32—49/524 sind Leichtstahlwagen eingeführt worden, was eine spätere Abfahrt und eine frühere Ankunft in Genf ermöglichte. Die Wagen von Genf rollen in der Sommerhochsaison bis und ab Genua und jene des Flügelzuges von Bern bis und ab Ventimiglia durch. Als Versuch wurde während des Sommerabschnittes eine neue Frühverbindung Mailand—Brig—Lausanne—Genf bzw. Brig—Bern und in der Gegenrichtung eine entsprechende Spätverbindung geschaffen. Die dem Verkehr von und nach England dienenden Züge BO-OB über Delle verkehrten schon vom 31. Mai und bis 20. September und erhielten auf der Schweizer Strecke auch Wagen 3. Klasse. Vom 1. Juli bis 10. September führten die Tageszüge 43/68—61/44 neu direkte Wagen 1.—3. Klasse Paris—Basel—Luzern und vice-versa. Die Verkehrsdauer der Züge BE-EB Boulogne—Basel—Boulogne über Laon sind auf die Zeit vom 31. Mai bis 20. September ausgedehnt worden. Eine Beschleunigung um rund 2½ Stunden erfuhr der Nachtschnellzug 36 Basel—Ostende. Der letztes Jahr eingeführte »Rheingold«-Zug hat sich so gut bewährt, daß er durch den neuen »Rheinpfail« mit nur 1. und 2. Klasse auf der Strecke Basel—Köln—Dortmund—Hoek van Holland entlastet werden mußte. Um zahlreiche Gruppen und Gesellschaften besser befördern zu können, wurde der »Skandinavien-Italien-Expres« durch die neuen Züge D 412/411 auf der Strecke Nyborg—Hamburg—Basel vom 7. Juni bis 14. September entlastet. Eine merkliche Verbesserung erhielt der Uebergang Schaffhausen



durch die Wiedereinführung einer durchgehenden Verbindung Kiel—Hamburg—Stuttgart—Zürich—Mailand—Genua, die durch die bestehenden Gotthardschnellzüge 162—163 vermittelt wurde. Während der Sommer- und Winterhochsaison wurde auch die Verbindung Kiel—Stuttgart—Konstanz—Chur via Schaffhausen mit direkten Wagen geschaffen. Auf der Strecke München—St. Margrethen—Zürich—Mailand sind nunmehr ganzjährig direkte Wagen 1.—3. Kl. und saisonmäßig auf der Strecke München—Chur geführt worden. Die Züge 81—94 Basel—Buchs—Basel verkehrten täglich während des ganzen Sommerabschnittes und während der Winterhochsaison.

Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten während des Berichtsjahres 218,8 Millionen Personen oder 17,7 Millionen mehr als im Vorjahr. Damit ist auch das Rekordjahr 1947 mit 213 Millionen beförderten Personen übertroffen worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1952 300,4 Millionen Franken oder rund 26 Millionen mehr als 1951. Vom Ferien-Generalabonnement wurden 1952 19 634 mit 15tägiger und 2106 mit 30tägiger Gültigkeit, total 21 740 (1951: 24 028) verkauft. Die 1952 verkauften Ferienbillette beziffern sich auf 601 895 oder 366 mehr als im Vorjahre.

Den gemäß Beschluß der Internationalen Eisenbahnunion 1951 erstmals von den SBB sowie von den Eisenbahnverwaltungen Frankreichs, Italiens, Belgiens, Westdeutschlands und Oesterreichs organisierten internationalen Rundreisezügen ist auch 1952 ein voller Erfolg beschieden gewesen.

Auch die schweizerischen Privatbahnen, insbesondere die sog. Fremdenverkehrsbahnen, konnten von der günstigen Reisekonjunktur des Berichtsjahres in erfreulichem Maße profitieren.

### **3. Straßenverkehr**

Die Eidg. Oberzolldirektion notierte pro 1952 1 071 499 Motorfahrzeuge, die zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz einfuhren. Es sind dies 158 701 Fahrzeuge oder 17,3% mehr als im Vorjahre und erstmals überhaupt, daß die Menge von 1 Million

innert Jahresfrist überschritten wurde. Zieht man die Motorfahrzeuge des Grenzverkehrs und die Lastwagen ab, so verbleiben pro 1952 1 030 626 Motorfahrzeuge des sogenannten Fernverkehrs mit vorwiegend touristischem Charakter, die unseren Fremdenverkehr in erster Linie interessieren. Dieser Fernverkehr weist gegenüber 1951 eine Vermehrung von 163 352 Fahrzeuge oder 18,8% auf und setzt sich zusammen aus 898 121 Personenwagen (+16,7%), 90 829 Motorräder (+55,3%) und 41 676 Autocars (+5,3%). Frankreich brachte uns, wie schon während den früheren Jahren, mit 487 777 Motorfahrzeugen das Hauptkontingent, was gegenüber dem Vorjahre einer Zunahme von 10,5% entspricht. Mit 226 960 (+100%) nimmt nun Deutschland die zweite Stelle ein. Es folgen: Italien mit 176 805 (— 5,8%), Belgien/Luxemburg mit 48 432 (+8,6%), England/Irland mit 36 601 (— 20,4%), Holland mit 31 432 (+15,4%), Oesterreich mit 25 798 (+12,4%), Dänemark/Schweden/Norwegen mit 14 820 (+19,7%), Nord- und Südamerika mit 10 754 (+41,6%), Afrika mit 9688 (+38,1%), Spanien/Portugal mit 2460 Fahrzeugen (+34,2%) usw.

Da während des Winters 1951/52 keine abnormalen Schneemengen in den Bergen fielen, konnten die Alpenstraßen zu den üblichen Terminen im Frühling und Frühsommer für den Verkehr freigegeben werden. Wegen des schlechten Herbstwetters mußten sie hingegen früher schon mit Schneeketten befahren oder gänzlich gesperrt werden.

Die Reiseposten der PTT-Verwaltung beförderten 1952 insgesamt 21 614 988 Reisende oder 1 350 068 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen stiegen um 1 106 656 Fr. auf total 20 360 643 Fr.

Wieder ist die Schweiz in das Netz der unter dem Namen »Europa-Bus« bekannten internationalen Autobuslinien der europäischen Eisenbahnverwaltungen eingeschlossen worden, und zwar durch die werktäglich vom 16. Juni bis 15. September von der PTT betriebene Strecke Basel—Luzern—Interlaken—Montreux mit täglichem Anschluß via Simplon nach Stresa und Mailand. Die Frequenz war etwas besser als im Vorjahre, ließ aber immer noch zu wünschen übrig.

Am 30. September 1952 standen in unserem Lande rund 376 000 Motorfahrzeuge im Verkehr. Gegenüber dem Vorjahre hat sich die



Gesamtzahl der Motorfahrzeuge um 57 000 oder 18% erhöht. Diese hat sich im Zeitraum von 4 Jahren verdoppelt und ist heute dreimal so groß wie unmittelbar vor dem Kriege. Damals entfiel im Mittel auf jeden 33. Einwohner ein Motorfahrzeug, heute trifft es auf jeden 13. ein solches. Innert Jahresfrist nahmen die Personenwagen um 19 600 oder 11,6%, die Motorräder — und unter diesen vor allem die Motorroller — um 35 000 oder 33% zu.

#### **4. Schiffsverkehr**

Bei der Drucklegung dieses Berichtes lagen die endgültigen Zahlen der 12 Dampfschiffgesellschaften noch nicht vor. Doch ist auch im Jahre 1952 eine leichte Zunahme der Fahrleistungen, der Anzahl der beförderten Passagiere, der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben festzustellen. Der von außerordentlich schönem Wetter begünstigte Hochsommer versprach für das Jahr 1952 Rekordziffern; doch der radikale Wetterumsturz im letzten Monatsdrittel des August begrub diese Hoffnungen endgültig. Dies um so mehr, als sich in der Folge zeigte, daß das Wetter den ganzen Herbst hindurch schlecht blieb. Die Einreise von ausländischen Gästen, besonders von unserem nördlichen Nachbar, war den ganzen Sommer hindurch sehr gut.

#### **5. Luftverkehr**

Auf dem Liniennetz der Swissair wurde während des Berichtsjahres neu der Betrieb auf der Strecke Zürich—Mailand—Rom, und zwar dreimal pro Woche während der Zeitdauer des Sommerflugplanes aufgenommen. Die Fortsetzungen der Linien über Nürnberg nach Hamburg ab München, über Salzburg nach Linz ab Innsbruck sowie nach dem Persischen Golf ab Kairo wurden aufgegeben, jedoch die Zahl der Kurse Zürich—München und Zürich—Prag vermehrt. Auf 4 Kurse pro Woche wurde die Linie Schweiz—New York erweitert, wobei zwei Kurse erstmals über

Frankfurt geführt wurden. Die auf dem Nordatlantik ab 1. Mai eingeführten Touristikurse haben sich bewährt. Auf Ende 1952 konnte die Swissair das dritte Exemplar ihrer neuen Langstreckenflugzeuge vom Typ Douglas DC-6B in Betrieb nehmen. Der amerikanische Oelarbeiterstreik zwang sowohl die Swissair wie die ausländischen Luftverkehrsgesellschaften von Mitte Mai bis Anfang Juni zu einschneidenden Betriebseinschränkungen. Am 1. Dezember wurde die neue, 1600 m lange West-Ost-Piste des Flughafens Basel/Mülhausen dem Betrieb übergeben.

Am 31. Juli wurde von den Philippine Air Lines die neue, einmal wöchentlich betriebene Strecke Manila—Kalkutta—Karachi—Tel Aviv—Rom—Zürich—Frankfurt eröffnet. Ab 24. April legte die KLM einen neuen Kurs auf ihrer Südamerikastrecke ein, welcher der Schweiz erstmals einen direkten Anschluß über Dakar nach Paramaribo, Caracas und Curaçao vermittelte. Genf erhielt neu die Linie nach Marseille—Algier durch die Air Algérie sowie durch die norwegische Gesellschaft Braathens nach Bombay—Kalkutta—Bangkok Hongkong.

Die Gesamtlänge des konzessionierten Liniennetzes der Schweiz betrug am 1. Juli 171 096 km oder rund 53 000 km mehr als im Vorjahr. Davon entfallen 29 824 km auf die Swissair-Linien und die mit schweizerischer Beteiligung betriebenen Strecken und 141 272 km auf Linien fremder Gesellschaften. An diesem Netz waren insgesamt 19 ausländische Gesellschaften beteiligt. 1952 wurden von der Swissair und den fremden Gesellschaften total 30 542 Kursflüge (1951: 30 185) durchgeführt und dabei 648 089 zahlende Passagiere (582 682), 4770 Tonnen Post (3655), 10 184 Tonnen Fracht (8670) und 1035 Tonnen zahlendes Gepäck befördert. Die Menge der geleisteten Passagierkilometer betrug 473 Millionen (408) und der Tonnenkilometer für Post, Fracht und Gepäck 13,9 Millionen (11,2). Im gewerbsmäßigen Verkehr außer den Linien stellte sich die Zahl der Flüge auf 12 879 (9018), hingegen gingen die dabei beförderten Passagiere von 47 853 auf 36 802 zurück. Der private Sport- und Touristikflugbetrieb inkl. der Schulung zeigt weiterhin rückläufige Tendenz. Dieser Rückgang ist auf die stark gestiegenen Kosten sowie auf die wachsende Zahl der Formalitäten zurückzuführen, eine Er-

scheinung, die auch im Ausland festzustellen ist. Der Bestand an immatrikulierten Motorflugzeugen betrug Ende 1952 in der Schweiz 426 Einheiten (1951: 433).

## **II. Beziehungen zu Behörden, Verkehrsinteressenten und anderen Organisationen**

Es ist uns wiederum Pflicht und Bedürfnis, dem obersten Betreuer unseres Tourismus, Herrn Bundesrat Dr. h. c. Joseph Escher, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, 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 Außenposten der Förderung unserer touristischen Interessen im Ausland. Wir danken auch besonders dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement und seinen Delegierten für Handelsverträge, welche die Belange unseres Fremdenverkehrs mit Energie vertreten. Hervorheben möchten wir auch die fruchtbare und kollegiale Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Fremdenverkehrsverband in der Lösung uns gemeinsam interessierender Aufgaben. Ebenso fruchtbar und eng waren die Beziehungen, die wir während des Berichtsjahres mit den regionalen und lokalen Verkehrsinteressenten, den Transportunternehmungen, den Fachorganisationen des Gastgewerbes, den touristischen Berufsvereinigungen, den Sportverbänden sowie zahlreichen wissenschaftlichen und kulturellen Institutionen pflegten.

Wir haben auch 1952 nichts unterlassen, um alle diejenigen Bestrebungen, die auf die Befreiung des internationalen Reiseverkehrs von immer noch bestehenden Hindernissen und Erschwerungen hinzielen, tatkräftig zu unterstützen. Die von unserem Direktor, Herrn Siegfried Bittel, präsidierte Kommission, die mit der europäischen Kollektivwerbung in den USA und mit der diesbezüglichen Berichterstattung an die zuständigen Instanzen der