

Zeitschrift:	Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Herausgeber:	Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Band:	15 (1955)
Rubrik:	Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1955

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: 17.01.2026

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

in Vevey, das «Grosse Welttheater» in Einsiedeln, das Eidg. Trachten- und Alphirtenfest in Unspunnen, das 64. Eidgenössische Turnfest in Zürich — haben den internationalen und internen Tourismus der Schweiz günstig beeinflusst. Durch die Konferenz der «Grossen Vier» und die Atomkonferenz in Genf wurde die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf das Reiseland Schweiz gelenkt. Die Werbewirkung der Grossveranstaltung des Herbstes, der ASTA-Convention im Genferseegebiet, wird erst im kommenden Jahr und darüber hinaus zur vollen Entfaltung kommen. Zusammen mit der dauernden Stabilität unseres touristischen Preisniveaus, verfügte unsere Werbung über Elemente, die unseren Fremdenverkehr im In- und Ausland stark in Erscheinung treten liessen.

Die Befürchtungen, die die anhaltend schlechte Witterung im Sommer aufkommen liessen, haben sich glücklicherweise — gesamt-schweizerisch betrachtet — nicht bewahrheitet. Namentlich der ausländische Gast, der mit einem festen Ferienprogramm in die Schweiz reist, lässt sich vom jeweils herrschenden Wetter weniger beeinflussen. Immerhin kann nicht übersehen werden, dass durch das regnerische Wetter eine gewisse Verlagerung der Frequenzen schweizerischer Hotelgäste von den kleineren Bergkurorten nach den Seen und grösseren Kurorten und Städten und namentlich in südlicher Richtung bewirkt wurde. Auch der anhaltende Rückgang der Frequenzen unserer Sanatorien und Kuranstalten infolge Anwendung neuer Methoden bei der Bekämpfung der Tuberkulose wirft für die davon betroffenen Berggegenden neue und schwerwiegende Probleme auf. Hingegen meldeten die meisten Bäderkurorte wiederum befriedigende Frequenzen.

I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1955

1. Die Statistik des Fremdenverkehrs. In den Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten hat die Eidgenössische Fremdenverkehrsstatistik im Jahre 1955 6 268 436 Ankünfte und 23 681 296 Logiernächte gezählt. Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Ankünfte um 327 961 oder 5,5 % und die Logiernächte um 953 985

oder 4,2 % zu. Von 1953 auf 1954 betragen die Zunahmen nur 2,2 resp. 1,3 %, was darauf hindeutet, dass sich die Frequenz wiederum in einer etwas stärker ansteigenden Kurve bewegt.

Die Logiernächte ausländischer Gäste sind von rund 11,36 Millionen im Vorjahr auf rund 12,08 Millionen oder um 6,4 % während des Berichtsjahres gestiegen. Die relative Zunahme war hier praktisch die gleiche wie von 1953 auf 1954. Aber auch die Logiernächte im Binnenverkehr sind nach drei Jahren rückläufiger Tendenz wiederum leicht um 2 % auf rund 11,6 Millionen gestiegen. Damit haben wir seit Bestehen der eidgenössischen Statistik nicht nur erstmals erheblich mehr ausländische als inländische Übernachtungen gebucht, sondern auch gesamthaft die bisher höchste Menge an Übernachtungen erreicht. Die frühere Rekordmenge des Jahres 1947 mit total 23 205 450 Logiernächten wurde 1955 um 475 846 oder 2 % übertroffen. Während aber 1947 von 100 Logiernächten 36,4 auf ausländische und 63,6 auf inländische entfielen, stellt sich 1955 dieses Verhältnis auf 51 : 49. Dieses Rekordresultat ist umso bemerkenswerter, als die Frequenz der Sanatorien und Kuranstalten während des Berichtsjahres um 241 278 Logiernächte oder zirka 7 % zurückging. Die Entwicklung der Frequenzen auf Grund der Ankünfte und Logiernächte in- und ausländischer Gäste in den Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten für die Jahre 1952 bis 1955 ist die folgende :

Ankünfte (Arrivées)

	1952	1953	1954	1955 ¹
Ausländer	2 830 138	3 217 715	3 434 065	3 698 167
Schweizer	2 544 587	2 585 398	2 506 410	2 570 269
Total	5 374 725	5 803 113	5 940 475	6 268 436

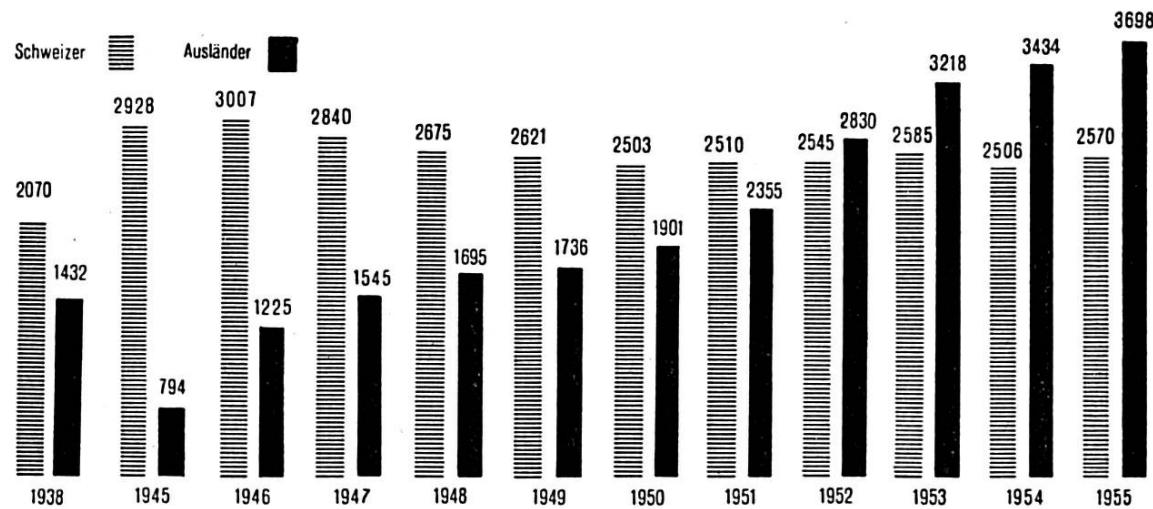
Logiernächte

	1952	1953	1954	1955 ¹
Ausländer	9 629 689	10 656 398	11 361 181	12 083 643
Schweizer	11 972 546	11 749 304	11 366 130	11 597 653
Total	21 602 235	22 405 702	22 727 311	23 681 296

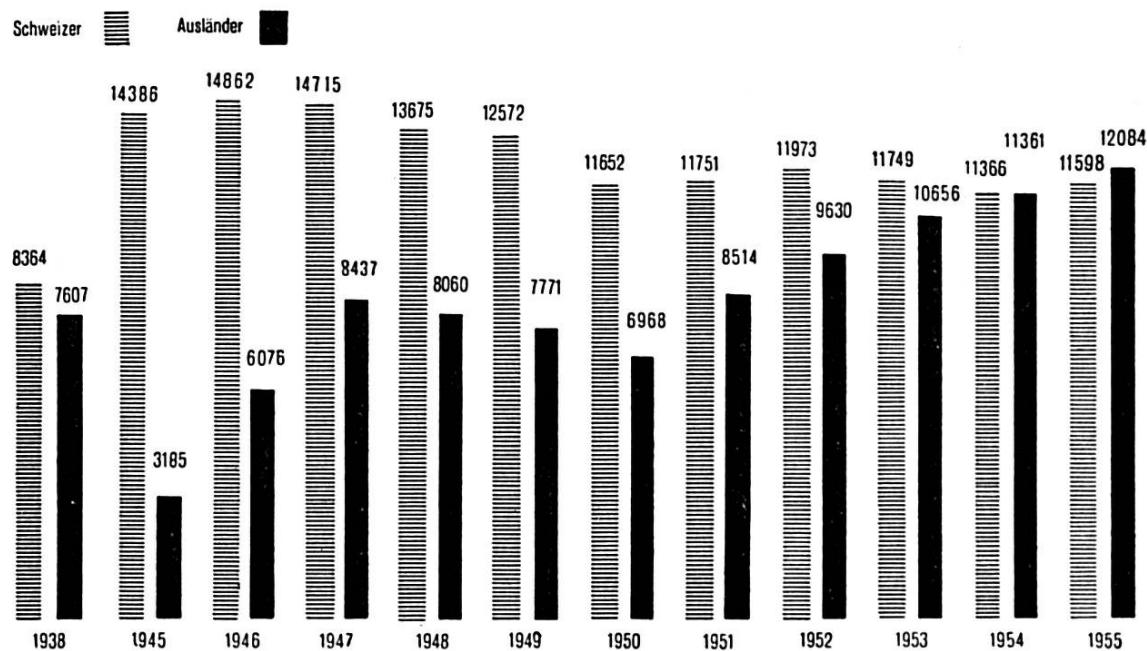
¹ Provisorische Ergebnisse

Entwicklung des Fremdenverkehrs, 1938, 1945—1955

Ankünfte in Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten (in 1000)



Logiernächte in Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten (in 1000)



Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste in den Hotels und Pensionen betrug bei den Ausländern 2,97 Übernachtungen (1954 : 2,95) und bei den Schweizern 3,79 (3,75), änderte sich demnach gegenüber dem Vorjahr nicht.

In welchem Umfange sich der Zustrom von Gästen aus den verschiedenen Ländern und Ländergruppen in unseren Beherbergungsstätten pro 1955 und gegenüber den beiden vorangehenden Jahren entwickelt hat, geht aus der folgenden Tabelle hervor :

Logiernächte ausländischer Gäste 1953, 1954 und 1955¹

Nachbarländer der Schweiz	1953	1954	1955
Deutschland	2 056 679	2 428 765	2 582 091
Frankreich	1 796 938	1 969 233	2 177 667
Italien	671 659	720 184	726 686
Österreich	162 607	166 837	173 918
Andere europäische Länder			
Grossbritannien/Irland. . . .	1 951 212	2 078 299	2 190 057
Niederlande	679 468	684 741	743 946
Belgien/Luxemburg	1 143 202	1 004 283	1 000 598
Schweden/Dänemark-Norwegen	315 793	308 106	314 557
Spanien/Portugal	110 550	118 057	134 116
Übrige.	162 103	217 420	200 722
Überseeische Länder			
USA	934 537	932 298	1 092 827
Kanada-Zentralamerika . . .	76 857	91 277	97 814
Südamerika	185 411	201 855	159 977
Afrika	131 717	193 090	220 957
Asien/Australien	277 665	246 736	270 710

Den mengenmässigen Frequenzerfolg des Jahres 1955 verdanken wir vor allem den erfreulichen Zunahmen der Übernachtungen von Gästen aus den USA (+ 17,2 %), aus Frankreich (+ 10,6 %), den

¹ Provisorische Ergebnisse

Niederlanden (+8,6 %), Deutschland (+ 6,3 %), Grossbritannien (+ 5,3 %) und Schweden (+ 13,1 %). Mit besonderer Genugtuung notieren wir, dass die Logiernächte aus den USA erstmals die Millionengrenze überschritten haben. Aber auch einige andere Länder, deren absolute Frequenzzahlen sich zwar in bescheidenen Grenzen bewegen, weisen relativ ansehnliche Zunahmen auf; es sind dies u. a. Spanien (+ 16,8 %), Ägypten (+ 10 %), Israel (+ 8 %), Kanada (+ 14,5 %), Indien/Pakistan (+ 12,2 %), Südafrika (+ 16,5 %), und Australien/Ozeanien (+ 11,4 %). Die Logiernächte aus Nordafrika (Tunesien, Algerien und Marokko), welche um 21,1% zunahmen, entfielen annähernd zu zwei Dritteln auf die Sanatorien und Kuranstalten. Rückläufig waren während des Berichtsjahres u. a. die Frequenzen aus Luxemburg (— 5,5 %), Dänemark (— 8,5 %), sowie aus dem ganzen Gebiete von Südamerika (— 26,8 %). Die letzteren sind fast auf das Niveau des Jahres 1950 zurückgefallen.

Bei der Beurteilung der Herkunft unserer Gäste — gemessen an den Logiernächten — muss in Erinnerung gerufen werden, dass diese zu 84,6 % aus europäischen Ländern und nur zu 15,4 % aus überseeischen Gebieten, wovon allein 9,4 % aus Nordamerika (USA und Kanada), stammen. Die gewaltigen, aber grösstenteils wirtschaftlich nicht im gleichen Masse entwickelten Gebiete von Afrika, Asien, Australien, Zentral- und Südamerika liefern uns nur 6 % aller ausländischen Übernachtungen.

2. Der Eisenbahnverkehr. Der Jahresfahrplan 1955/56 trat am 22. Mai in Kraft und wies wiederum interessante Verbesserungen im internationalen Verkehr auf. Das Nachtschnellzugspaar zwischen Paris und Genf wurde in beiden Richtungen um annähernd eine halbe Stunde beschleunigt. Auch das Tagesschnellzugspaar 709-710 erhielt kürzere Reisezeiten. Der Morgenschnellzug 6 von Zürich erhielt bis 30. Juni und ab 20. September Anschluss an den Schnellzug Genf ab 10.51 nach Lyon.

In der Richtung nach Spanien verkehrt ab. 2. Oktober der Triebwagenzug GC (Genève-Catalogne), bis Culoz vereinigt mit dem Triebwagenzug, der den Anschluss von Lausanne vermittelt. In Tarascon schliesst er an den Zug BN nach Marseille-Nice an. In

umgekehrter Richtung wurde in Valence der Anschluss an den « Mistral » von Nice aufgenommen und in Genf jener an den Zug nach Bern-Zürich hergestellt. Der « Simplon-Orient-Express » wurde bei unveränderter Abfahrt in Paris so beschleunigt, dass er in Athen um 1 ½ Stunde früher eintrifft. In der Gegenrichtung fährt er in Athen 1 Stunde 20 Minuten später ab. Dieser Zug führt nun die 3. Klasse durchgehend täglich bis und ab Beograd und dreimal wöchentlich bis und ab Athen. Der Tagesschnellzug Paris-Milano trifft infolge Beschleunigung auf der französischen Strecke etwas früher in Vallorbe ein und die SBB rückten ihn auf ihren Strecken um fast 20 Minuten vor. Beim Übergang Les Verrières blieben die Nachtschnellzüge unverändert und da die damit vermittelten Verbindungen Paris-Lötschberg-Milano zunächst nur bis Ende Oktober und ab Anfang März vorgesehen werden konnten, wurden die Tages-schnellzüge neu nach einem etwas verbesserten Fahrplan geführt. Bei den Schnellzugsverbindungen des Überganges Delle wurde der bisherige Fahrplan beibehalten. Die Wiedereinführung einer Nachtverbindung Paris-Bern-Paris mit direkten Wagen scheiterte am Widerstand der SNCF. Dem Antrag der SBB, den « Arlberg-Orient-Express » wieder wie früher zwischen Paris und Basel ganzjährig gesondert zu führen, entsprach die SNCF ebenfalls nicht. Schlafwagen kursieren auf dieser Verbindung nunmehr je dreimal wöchentlich zwischen Paris und Budapest und Paris und Bukarest, sowie einmal zwischen Paris und Wien. Um die Verbindung von England nach der Schweiz und Österreich wesentlich zu verbessern, wurden anstelle der bisherigen Sommerzüge BE-EB Boulogne-Basel die Züge CE-EC geführt und ihnen Fortsetzung über Delle nach Interlaken und von Basel nach Graubünden und Innsbruck gegeben. Mit einem modernen Dieseltriebwagenzug wurde eine vorzügliche neue Städteverbindung zwischen Brüssel und Basel und umgekehrt geschaffen. In Brüssel besteht unmittelbarer Anschluss von und nach Amsterdam und in Basel von und nach Zürich. Dieses Zugpaar darf als Vorläufer des künftigen « Europ-Express » angesprochen werden. Die Tagesschnellzugspaare Amsterdam-Basel über Liège wurden erheblich beschleunigt, ebenso weisen die Nachtschnellzüge Ostende-Basel-Ostende kürzere Fahrzeiten auf. Mit dem Ziele, eine

weitere Beschleunigung zu erreichen, wurde der « Holland-Italien-Express » in der Richtung Nord-Süd so geführt, dass er schon in Basel Bad-Bf. statt erst in Mailand mit dem « Skandinavien-Italien-Express » vereinigt werden konnte ; sowohl von Skandinavien wie von Holland her bestehen unmittelbare Anschlüsse nach Zürich-Chur. Im Sommerabschnitt wurde ein neues Entlastungszugspaar Hoek-van-Holland-Basel SBB eingesetzt. Eine zweite Nachtverbindung wurde zwischen Amsterdam und Basel über Köln geschaffen, und zwar mit Schlafwagen 1. bis 3. Klasse und direkten Wagen bis Interlaken. In Basel besteht Anschluss Richtung Gotthard, Zürich-Chur und Lausanne-Wallis. Auch die Verbindungen von Deutschland her wurden durch eine neue Leichtschnellzugskomposition Bremen-Basel, die Beschleunigung des Tagesschnellzugspaares Hamburg-Basel, die Führung des Schlafwagen-Gliederzuges « Komet » von Hamburg bis und ab Zürich, die Weiterführung zweier Wagen der Verbindung Stuttgart-Schaffhausen-Zürich bis Arth-Goldau mit Anschluss nach dem Tessin, sowie durch die Beschleunigung der Verbindungen München-Zürich und umgekehrt von 10 bis 50 Minuten stark verbessert.

Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten während des Berichtsjahres 209,6 Millionen Reisende oder 5,1 Millionen mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1955 313,8 Millionen Franken oder 8,7 Millionen mehr als 1954. Diese Einnahmen sind die höchsten und die Zahl der beförderten Reisenden die zweithöchsten, welche seit Bestehen unsrer Staatsbahnen je erreicht haben.

Vom Ferien-Generalabonnement wurden 1955 17 709 mit 15-tägiger und 1834 mit 30-tägiger Gültigkeit, total 19 543 (1954 : 19 225) verkauft. Die 1955 verkauften Ferienbillette beziffern sich auf 618 827 oder 24 404 mehr als im Vorjahr.

Den von den SBB in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverwaltungen von Belgien, Holland, Westdeutschland, Frankreich, Spanien, Österreich, Jugoslawien und Italien organisierten 4 internationalen Rundreisezügen war auch 1955 ein voller Erfolg beschieden ; es wurden damit insgesamt 1083 Reisende befördert. Achtzehn vom Ausland (Westdeutschland, Italien, Österreich und Frankreich)

nach der Schweiz oder im Transit durch die Schweiz geführte Rundreisezüge brachten uns rund 2800 Reisende. Trotz des wenig günstigen Sommerwetters erfreute sich der von den SBB organisierte Ausflugsverkehr aus den benachbarten Grenzgebieten nach unseren touristischen Regionen eines regen Zuspruches. Es reisten damit von Deutschland (Hochrhein, Schwarzwald- und Bodenseegebiet) 41 740, von Frankreich (Elsass und Savoyen) 8045 und von Italien (Mailand) 295 Personen in die Schweiz ein.

Nach der Statistik des Eidg. Amtes für Verkehr betrugten vom Januar bis einschliesslich August 1955 die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs 47 510 000 Franken (Januar-August 1954 : 46 733 000), der Zahnrad- resp. Bergbahnen 8 348 000 Franken (7 784 000) und der Standseilbahnen 6 221 000 Franken (5 770 000).

Im Ausland wurden für sämtliche schweizerischen Transportanstalten, jedoch ohne die Swissair, während des Berichtsjahres für rund 54 Millionen Franken (1954 : 52) Fahrausweise verkauft.

3. Strassenverkehr. Nach der Statistik der Eidg. Oberzolldirektion notierte man 1955 insgesamt 6 695 175 Einreisen ausländischer Motorfahrzeuge in die Schweiz, oder 29 % mehr als im Vorjahr. Davon entfallen 1 922 215 Einreisen auf den touristisch besonders interessanten Fernverkehr (+ 19,4 %), der sich aus den Einreisen von 1 682 215 Personenwagen (+ 19,4 %), 191 609 Motorräder (+ 9,8 %) und 47 941 Autocars (0 %) zusammensetzt. Vom Total aller Einreisen von Motorfahrzeugen entfallen u. a. 3 112 977 auf Deutschland (+ 21,5 %) 1 940 748 auf Frankreich (+ 35 %) 686 723 auf Österreich (+ 37 %), 680 163 auf Italien (+ 47 %), 70 157 auf Grossbritannien (+ 22,4 %), 68 226 auf Belgien/Luxemburg (+ 16 %), 60 505 auf die Niederlande (+ 30 %), 28 491 auf die skandinavischen Staaten (+ 21 %), 19 987 auf Afrika (+ 26 %) und 18 505 auf Nord- und Südamerika (+ 17 %).

Während der Ostertage (6.-12. April) haben die SBB total rd. 9000 Personenwagen, 106 Autocars und 1526 Motorräder durch den Gotthardtunnel befördert. Dank den von den SBB, den Automobilverbänden und der Strassenpolizei der Kantone Uri und Tessin

getroffenen umfassenden Massnahmen konnte dieser gewaltige Verkehr sowohl auf den Zufahrten als auch in Göschenen und Airolo fliessend abgewickelt werden. Während der gleichen Zeit wurden 1782 Personenwagen und 46 Cars durch den Simplontunnel befördert. Hingegen rollten zwischen dem 8. und 11. April 17 800 Motorfahrzeuge in beiden Richtungen über den schneefreien Julierpass. Die grossen Nord-Südalpenstrassen konnten zwischen dem 29. April und 17. Mai, die meisten übrigen Pässe um Mitte Juni für den durchgehenden Verkehr freigegeben werden.

Im Reisepostdienst der PTT-Verwaltung wurden 1955 22 201 303 oder 727 736 Personen mehr befördert als im Vorjahr. Die Einnahmen stiegen um Fr. 740 757 auf Fr. 21 180 985. Vom 1. Juli bis 31. August und wiederum ab 22. Dezember wurde die neue internationale Fernlinie St. Moritz-Landeck-Garmisch-München in Betrieb genommen.

Am 30. September 1955 standen in der Schweiz rd. 544 000 Motorfahrzeuge im Verkehr, und zwar 270 821 Personenwagen (+ 14 %), 2502 Autocars (+ 3 %) und 216 441 Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotor (+ 11,7 %). Damit fällt auf jeden 9. Einwohner der Schweiz ein Motorfahrzeug und die Fahrzeugdichte hat sich innert 6 Jahren verdoppelt.

4. Der Lufverkehr. Am Betrieb des internationalen Flugliniennetzes der Schweiz waren neben unserer nationalen Unternehmung Swissair 17 ausländische Luftverkehrsgesellschaften beteiligt. Auf diesem 255 000 km langen Netz wurden 1955 total 38 953 Kursflüge (1954: 36 810) durchgeführt und dabei 1 018 626 Passagiere (879 810) — erstmals in der Geschichte unseres Luftverkehrs mehr als 1 Million — 6057 Tonnen Post (5 717) und 14 922 Tonnen Fracht (12 471) befördert. Die Menge der geleisteten Passagierkilometer betrug 773 Mio., oder 94 mehr als im Jahre zuvor. Der Anteil der Swissair, die 1955 ein Netz von 58 242 km Länge beflog, betrug an diesen Leistungen und Frequenzen 27 669 Kursflüge (25 795), 630 719 Passagiere (544 838), 3317 Tonnen Post (2909), 8487 Tonnen Fracht (6089), sowie 518 Millionen Passagierkilometer. Im gewerbsmässigen Bedarfsverkehr wurden von schweizerischen und auslän-

dischen Unternehmen in 43 716 Flügen (32 115) 105 378 Passagiere (83 457), 300 Tonnen Post (105) und 2173 Tonnen Fracht (1572) befördert. Zufolge der erheblichen Verkehrsausweitung hat sich der Umsatz der Swissair von 110,9 Millionen Franken im Jahre 1954 um 17,1 % auf rund 130 Millionen gesteigert.

Das internationale Liniennetz hat sich nun weitgehend stabilisiert und einen gewissen Sättigungspunkt erreicht. Die Änderungen gegenüber dem Vorjahr waren nur geringfügig. In das Swissair-Netz für den Nahen Osten wurde Damaskus neu einbezogen. Ferner wurde auf der Strecke Zürich-Wien ein zweiter Kurs eingelegt und versuchsweise die Saisonlinie Zürich-Innsbruck auch im Winter beflogen. Eine Vermehrung erfuhren die internen Kurse Genf-Zürich und vice versa. Die BEA betrieb erstmals einen Kurs Birmingham-Zürich während des Sommers. Die KLM verlängerte ihre Linie nach Curaçao über Panama, Guayaquil nach Lima und die Air India flog auf ihrem Kurs Bombay-Düsseldorf erstmals Zürich an.

Im schweizerischen Privatflugwesen (Sport und Touristik) konnte während des Berichtsjahres eine weitere Belebung festgestellt werden. In diesem Sektor wurden 191 945 Flüge (167 032) mit 58 980 Passagieren (55 985) notiert. Der Segelflug wies 23 950 Flüge (15 896) mit 6573 Flugstunden (5759) auf. Die schweizerische Zivilluftflotte setzte sich Ende 1955 aus 445 Motorflugzeugen (449) zusammen, und zwar 25 der Swissair, 164 von anderen gewerbsmässigen Unternehmen und 256 Privatmaschinen. Dazu kommen noch 6 Heli-copter (4) und 169 Segelflugzeuge (166). Das Flugpersonal bestand im gleichen Zeitpunkt aus 1973 Piloten für Motorflugzeuge (1837), 1212 Flugschülern (977) und 449 Segelflugpiloten (419).

II. Beziehungen zu Behörden, Verkehrsinteressenten und anderen Organisationen

Es ist uns wiederum Pflicht und Bedürfnis, dem obersten Betreuer unseres Fremdenverkehrs, Herrn Bundesrat Dr. Lepori, Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements, und seinen Mitarbeitern