

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	30 (1957)
Heft:	7
Artikel:	Zusammenarbeit von Bahn und Post im Reiseverkehr
Autor:	Rutishauser, Werner
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-779734

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: 09.01.2026

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

Blick aus dem Pedemonte auf Intragna im Tor zum Val Centovalli westlich von Locarno. – Lithographie von Fritz Pauli

Coup d'œil du Pedemonte sur Intragna aux portes du val Centovalli, à l'ouest de Locarno. – Lithographie de Fritz Pauli

Veduta d'Intragna, porta delle Centovalli, a ovest di Locarno. – Litografia di Fritz Pauli

View from the Piedmont towards Intragna at the entrance of the Centovalli Valley to the west of Locarno. – Lithograph by Fritz Pauli

joue également un rôle important dans le tourisme automobile: en 1956, 46785 autocars ont amené en Suisse près de 1,5 million de touristes et, dans le pays même, 1600 cars étaient en service. Le trafic touristique routier n'est pas important seulement pour les branches traditionnelles

du tourisme (hôtels, restaurants, chemins de fer de montagne, marchands de souvenirs, etc.), mais aussi pour les garagistes et les pompistes, ce dont en définitive profite le fisc.

D'autre part, le touriste motorisé est beaucoup plus indépendant que celui lié à l'horaire précis

des autres moyens de transport. Il peut donc visiter des régions que le trafic touristique classique a jusqu'ici souvent ignoré.

CURT HÄBERLIN
Directeur de l'Automobile-Club de Suisse

Der motorisierte Straßenverkehr hat in der westlichen Welt im Lauf der letzten dreißig Jahre einen ganz erstaunlichen Aufschwung genommen und spielt nun auch im Tourismus eine entscheidende Rolle. Der Trend zum «individuellen Reisen» mit Auto oder Motorrad wird immer deutlicher, auch beim «kleinen Mann», dem sich in jüngster Zeit die Möglichkeiten des Ferienmachens und der Motorisierung gleichzeitig erschlossen haben. So kommt denn die Feststellung der International Road Federation nicht überraschend, «daß der internationale Touristenverkehr in Europa sich fast doppelt so rasch entwickelt wie der Straßenverkehr selbst».

Dabei nimmt schon der normale Straßenverkehr, das heißt die Motorisierung, in einem fast beängstigenden Maße zu: Der Motorfahrzeugbestand der ganzen Welt stieg von 1954 bis 1956 von 88,6 auf 102,8 Millionen, jener der Schweiz von rund 480 000 auf 606 000. Während die Dichte in den USA mit rund 3 Personen pro Automobil einen vorläufigen Sättigungspunkt erreicht hat, steigt sie in Westeuropa rapid: Auf einen Personenwagen traf es in Schweden 1953 noch 17, 1955 nur noch 12 Einwohner, in Großbritannien statt 18 noch 14, in Frankreich statt 23 noch 17 und in der Schweiz statt 22 noch 18, im Jahre 1956 nur noch 16 Einwohner. In Westeuropa zirkulierten 1956 fast 20 Millionen Motorfahrzeuge, und die OECE rechnet mit einer Zunahme von nahezu 9 Millionen bis 1960. Daraus ergeben sich für den Fremdenverkehr im besonderen teils erfreuliche, teils besorgniser-

regende Konsequenzen: Die Belebung des motorisierten Tourismus wird nämlich nur jenen Ländern zugute kommen, die ihn auch wirklich aufnehmen können. In der Schweiz hat schon die bisherige Intensivierung des Straßenverkehrs die Prognosen gewisser «Sachverständiger» immer wieder über den Haufen geworfen. Unser Land, im «Jahrhundert der Eisenbahn» dank kühner Pioniertaten zur Drehscheibe Europas geworden, muß nun im «Jahrhundert des Straßenverkehrs» erkennen, daß seine Straßen den Bedürfnissen der Gegenwart nicht mehr genügen. Kraß ist der Gegensatz zwischen den oft vorzüglich ausgebauten Nebenstraßen mit geringem Verkehr und den schmalen, kurvenreichen, unübersichtlichen Hauptverkehrsadern, die den mächtigen Strom von Automobilen, Motorrädern, Cars und Lastwagen nicht mehr zu bewältigen vermögen. Nur eine rasche und konsequente Verwirklichung der so sorgfältig vorbereiteten Pläne für den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes kann die Schweiz vor einem gefährlichen Verlust an Menschenleben, Prestige und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit bewahren. So wie seinerzeit die Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen das Geleisechaos der «Gründerjahre» in eine dem Gemeinwohl höchst nützliche Einheitlichkeit verwandelte, so können nun «Nationalstraßen» als Gemeinschaftswerk von Kantonen und Bund dem motorisierten Inlandverkehr und den ausländischen Besuchern jene Wirtschaftlichkeit und Sicherheit garantieren, auf die sie heutzutage Anrecht haben.

1957 waren in der Schweiz laut statistischen Erhebungen rund 23% aller Touristen «motorisiert», heute sind es nach zurückhaltenden Schätzungen rund die Hälfte, bei den Ausländern sogar bis zu 70%. Die Zahl der im Fernverkehr in die Schweiz kommenden Personenautos überschritt 1955 zum erstenmal die Millionengrenze und erreichte 1956 (also innert 5 Jahren!) schon fast das Doppelte. Angenommen, daß sich in jedem ausländischen Auto nur 2 Personen befinden und diese nur zweimal in der Schweiz übernachten, so ergibt dies gegen 8 Millionen Logiernächte, also rund zwei Drittel des für 1956 verzeichneten Totals von Ausländer-Logiernächten. Auch Autocars spielen im motorisierten Tourismus eine wichtige Rolle: 46785 ausländische Cars brachten 1956 fast anderthalb Millionen Besucher in unser Land, und in der Schweiz selbst standen rund 1600 Cars und Kleincars im Betrieb. Der Reiseverkehr auf der Straße ist nicht nur für die klassischen «Fremdenbetriebe» (Hotels, Restaurants, Bergbahnen, Souvenirläden usw.) von größter Bedeutung, sondern bringt auch den Garagen und Tankstellen Verdienst, woraus wiederum der Fiskus Nutzen zieht. Der motorisierte Besucher ist überdies viel freizügiger als der auf fahrplangebundene Transportmittel angewiesene Reisende und kann deshalb Gegenden besuchen, die der kanalisierte Fremdenstrom bisher links liegen ließ.

CURT HÄBERLIN
Direktor des Automobil-Clubs der Schweiz

ZUSAMMENARBEIT VON BAHN UND POST IM REISEVERKEHR

Als Fremdenverkehrsland hat die Schweiz dem Ausbau und der Gestaltung des Transportwesens von jeher die größte Aufmerksamkeit geschenkt. Ein dichtes Eisenbahnnetz überzieht das Land, das jedoch hinsichtlich der Besitzverhältnisse eine große Zersplitterung aufweist. Neben den SBB mit einem Netz von rund 3000 km bestehen etwa 150 Privatbahnen mit einem Netz von rund 2500 km. Dazu kommen die Autopostli-

nien mit 9200 km Betriebslänge und die konzessionierten Automobilunternehmungen der Überlandkurse mit einem Netz von 2300 km. Diese Verkehrseinrichtungen sind durch eine vorausschauende Gesetzgebung zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen, die dafür besorgt ist, die Reisenden und ihr Reisegepäck mit dem gleichen Fahrausweis bzw. Abfertigungspapier an den Bestimmungsort zu befördern.

Die Zusammenarbeit zwischen Bahn und Post geht auf die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens in der Schweiz zurück. Schon in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden durch die Postverwaltung mit den größeren Privatbahngesellschaften Verträge abgeschlossen, die hauptsächlich die Mithilfe des Zugspersonals beim Postumlad oder sogar die alleinige Besorgung dieses Dienstes zum Gegenstand hatten.



Pedemonte

15
19
55

Panli

Die Zunahme des Reisendenverkehrs auf den Reisepostlinien nach deren Motorisierung legte es nahe, Bahn und Post zu einer Verkehrseinheit im Personen- und Gepäckverkehr zusammenzuschweißen. Dank dem guten Willen aller beteiligten Organe ist dieses Ziel im schweizerischen Binnenverkehr weitgehend erreicht worden. Bereits im Jahre 1920 übernahmen verschiedene Bahnhäuser am Ausgangspunkt von Postautolinien den Verkauf der Postfahrausweise aller Art. Heute ist dieser Verkauf allen Stationen übertragen, in deren Nähe keine Poststellen liegen. Diese Beordnung beschleunigt die Abfertigung und hilft mit, die Umschlagszeiten zu kürzen.

Die Einrichtung wird vom Postbenutzer sehr geschätzt, und man könnte sie daher nicht mehr missen. Die Bahnen werden für die Arbeit mit einer Provision von 5% auf dem Umsatz entschädigt. Im Jahre 1925 sind erstmals 45 Fremdenorte an Postautolinien dem direkten Verkehr angeschlossen worden. Die Zahl der Poststationen mit direkter Abfertigung ist inzwischen auf 230 gestiegen, wozu noch alle wichtigen Durchgangslinien kommen, über die kombinierte Fahrausweise ausgestellt werden können. Die PTT-Verwaltung ist ebenfalls an den von der Generaldirektion der SBB im Auftrage der schweizerischen Transportunternehmungen mit

den in- und ausländischen Reisebüros abgeschlossenen Billettverkaufsverträgen beteiligt. Durch den Beitritt zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr hat sie die Möglichkeit gewahrt, wichtige Kurorte an Reisepostlinien in die direkten Tarife Schweiz-Ausland und umgekehrt einzubeziehen. Wahrscheinlich ist nur wenigen Lesern bekannt, daß man von Lenzerheide oder Flims Waldhaus und einigen andern Orten Reisegepäck unmittelbar nach London, Hamburg, Den Haag usw. befördern kann.

WERNER RUTISHAUSER
Kommerzielle Sektion PTT

Es ist eine bekannte Tatsache, daß der Ausbau und die Vervollkommnung der Verkehrsmittel und der Verkehrsanlagen den Tourismus in seiner heutigen Form überhaupt erst ermöglichten und dessen Gestaltung und Fortentwicklung fortwährend bestimmen und verändern. Der Eisenbahn, als erstem leistungsfähigen, mit motorischer Kraft betriebenen Landverkehrsmittel, kommt in dieser Entwicklung eine ganz besondere Bedeutung zu. Der Bau von Eisenbahnen im vergangenen Jahrhundert hat viele Gebiete dem Tourismus erst eigentlich erschlossen und dessen Bereich in geographischer und personeller Hinsicht in ungeahntem Umfang erweitert. In der Schweiz hat vor allem der Bau der Alpenbahnen dem Fremdenverkehr einen bedeutenden Impuls verliehen. Es ist sicher nicht ganz zufällig, daß wir in diesem Jahr gleichzeitig das 75-Jahr-Jubiläum der Gotthardbahn und des Schweizerischen Hoteliervereins feiern. Bezeichnend für die hohe befruchtende Wirkung der Eisenbahn im Tourismus dürfte zweifellos auch sein, daß dieser Wirtschaftszweig noch in der reinen Eisenbahnära, unmittelbar vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges, zu seiner eigentlichen Blütezeit aufstieg. Ohne Zweifel dürfen die Eisenbahnen den stolzen Titel eines Pioniers des Tourismus für sich in Anspruch nehmen.

Seither hat sich im Fremdenverkehr vieles geändert. Nicht nur sind in der Beherbergung ganz neuartige Formen in Erscheinung getreten,

auch im Reisesektor haben sich neben der Eisenbahn andere Verkehrsmittel herausgebildet, die dem Tourismus wiederum neue Entfaltungsmöglichkeiten eröffnet haben. Die Aufgaben der Bahn sind dadurch nicht kleiner geworden, weil sich der Fremdenverkehr auf immer breitere Schichten ausgedehnt hat, begünstigt durch den wirtschaftlichen Aufschwung und durch die Verallgemeinerung der Institution der bezahlten Ferien. Der Tourismus hat sich zudem in ausgeprägtem Maße vom Aufenthalt auf die Reise verlagert, eine Erscheinung, die vor allem durch das private Auto hervorgerufen wurde, die aber auch im Bahnverkehr festzustellen ist. Die Seßhaftigkeit hat sich aufgelockert; der Tourist wechselt heute seinen Aufenthaltsort häufiger und rascher und führt vermehrte Ausflüge aus. Die Entwicklung des Wintersportes hat ferner bewirkt, daß der Tourist in steigendem Maße zweimal im Jahr in die Ferien fährt, unter entsprechender Kürzung des einzelnen Aufenthaltes. Diese Entwicklung bedeutet eine Intensivierung des Reisens, die den Anteil der Verkehrsmittel am Tourismus erhöht hat und die, wenn auch hauptsächlich im Autotourismus, auch im Eisenbahnverkehr seinen Niederschlag findet. Mit der sich in der Gegenwart abzeichnenden weiteren Ausbreitung des Fremdenverkehrs auf neue soziale Schichten (Sozialtourismus) fallen der Schiene auch künftig noch bedeutende Aufgaben zu, handelt es sich doch bei

dieser neuen Kundschaft zu einem großen Teil um Reisende, die nicht über individuelle Verkehrsmittel verfügen, und für deren Beförderung ein leistungsfähiges, billiges Verkehrsmittel notwendig ist. Das Interesse der Schweizer Bahnen am Tourismus geht aus den besonderen, zur Förderung dieses Verkehrs getroffenen Maßnahmen eindeutig hervor. Verschiedene Tarife dienen ausschließlich dem touristischen Verkehr, wie vor allem das Ferienbillet, das Feriegeneralabonnement und die lokalen und regionalen Ferienabonnements. Auch der Gruppenreisetarif ist ein wichtiges Instrument des Fremdenverkehrs, spielt doch die kollektive Abwicklung der Reise in diesem Sektor eine erhebliche Rolle. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang auch die von den Reisebüros durchgeföhrten geschlossenen Extrazüge und die von der Bahn organisierten Ausflugsreisen.

Nach einer groben Schätzung dürften heute noch fast die Hälfte der touristischen Reisen mit der Eisenbahn ausgeführt werden, während umgekehrt, ebenfalls ganz approximativ, ein Fünftel aller Personenverkehrsleistungen der Bundesbahnen dem touristischen Verkehr zuzurechnen sind. Die Berührungspunkte zwischen Fremdenverkehr und Eisenbahn sind daher auch heute noch sehr enge und bedürfen weiterhin einer sorgfältigen Pflege.

DR. WILLY KÄGI
Kommerzieller Dienst SBB

Das Simplon-Jubiläum im vergangenen Jahr war Anlaß zur Konstruktion eines neuen Salonwagens der SBB. Große Fenster und eine vornehme Farbgebung kennzeichnen diesen komfortablen fahrenden Salon im Dienste gesellschaftlicher Reisen. Hier führt er Teilnehmer der jüngsten Mitgliederversammlung der Schweizerischen Verkehrszentrale ins Tessin, denn sie stand im Zeichen der 75-Jahr-Feier der Gotthardbahn.

L'an dernier, pour marquer l'anniversaire du Simplon, les CFF ont fait construire un nouveau wagon-salon. De larges baies et l'harmonie de la décoration distingue ce confortable salon roulant qui est à la disposition de sociétés en voyage. Ici, il accueille des participants à la récente assemblée générale de l'Office national suisse du tourisme qui, placée sous le signe du 75^e anniversaire de la ligne du Gothard, avait lieu au Tessin.

La nuova carrozza-salone delle FFS, costruita lo scorso anno per il cinquantenario del Sempione. Si distingue esteriormente dalle altre carrozze leggiere per il suo aspetto, la grandezza delle finestre e la larga striscia decorativa. All'interno, è arredata in modo da consentire un viaggio particolarmente gradevole. È adibita al trasporto di comitive (anche private). — Nella fotografia: i partecipanti all'assemblea dei membri dell'Ufficio nazionale svizzero del turismo, in viaggio verso il Ticino.

For the occasion of the Simplon anniversary celebration held last year, the Swiss Federal Railways built a new luxurious carriage with large windows and a beautiful interior, and with every comfort for group travelling. Photos Giegel SVZ