

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 12 (1936)  
**Heft:** 48

**Artikel:** Wie machen es die Anderen?  
**Autor:** Roedelberger, F. A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-757230>

#### 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:** 12.01.2026

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



## IN FRANKREICH

«In Frankreich Wintersport zu treiben, heißt den Neuerungen des Sports vorzuseilen.» So steht es in einer glänzend aufgemachten Broschüre, die vom staatlichen Verkehrsförderungsamt unter dem Titel «Neiges de France» herausgegeben wird. Sie orientiert über das gesamte französische Wintersportwesen in lückenloser Weise und gut demokratisch jeden, vom Jugendherbergler bis zum Luxusreisenden in allem, was er wissen will und wissen muss. Keine Region kommt darin zu kurz, aber auch keine kann sich vordringen. Tatsächlich entsprechen die französischen Wintersportplätze dem Geschmack der jüngeren Generation, sie sind ja auch jüngeren Datums und vielfach mit ultramodernem Rüstzeug versehen. Irgend eines der französischen Wintersportgebiete: Vogesen, Massif Central, Jura, Alpen oder Pyrenäen kann in längstens einer Nacht-Eisenbahnfahrt von den französischen Städten aus erreicht werden. Zahlreiche, anpassungsfähige Tarifverbilligungen, Schlafkommilitäten in Nachsportzügen, Gratistransport von Privatautos machen die Hinfahrt vielen erschwinglich und bequem. Die 116 Wintersportplätze sind stolz auf moderne Schwebetbahnen, Ski-Schleppseilbahnen, Abfahrtsbahnen, Sprungschanzen, Eislaufplätze mit Nachbeleuchtung, Bob- und Schlittenbahnen, neue Alphütten, Hilfsstationen u.s.f. Für die Durchführung des Internationalen Ski-Wettbewerbes im Februar 1937 bestimmte die FIS den französischen Ort Chamonix. Kann es da verwundern, wenn das als Beweis «des außergewöhnlichen Wertes des französischen Schnees» angeführt wird und die durch Schwebetbahnen zugänglich gemachten höheren Regionen ihren Schnee bis Ende Mai garantieren? Die Haupttendenzen sind Popularisierung, Modernisierung und Verbilligung von Transport und Aufenthalt, wobei das Hauptaugenmerk nicht auf Grand-hotels, sondern auf das typisch französische «hôtel moyen» gerichtet ist.

Der Mont Blanc (4807 m), der höchste Berg Europas, liegt in Frankreich. Das Gebiet wird durch zahlreiche neue Schwebetbahnen dem Sport erschlossen. Die «Téléphérique du Brévent» führt zum Beispiel in 28 Minuten von Chamonix auf 2525 Meter Höhe.

Aufnahme Alliance-Boucher

# Wie machen es..

**Unsere Konkurrenten im Fremdenverkehr**



## IN ÖSTERREICH

konnten innert Jahresfrist gleich drei große Alpenstraßen dem Verkehr übergeben werden: nach fünfjähriger Bauzeit die Großglockner-Hochalpenstraße mit 58 km Länge, wovon 8,7 km auf die Gletscherstraße entfallen. Schon in den ersten Monaten ihres Bestehens hatte die Straße 130 000 Besucher, wovon ein Drittel aus dem Auslande. Dieses Jahr stieg der Anteil der ausländischen Fahrzeuge gar auf 50%. Dann nach 6 Jahren Bauzeit die 80 km lange Packer-Höhenstraße, die Graz mit Klagenfurt bequem verbindet und große Bedeutung für den Verkehr mit Ungarn und Italien hat. Die neue Hochtannbergstraße, welche die Wintersportplätze im oberen Bregenzerwald und auf der Arlbergerseite leichter zugänglich macht, ist neuerdings neben der Arlbergerstraße die wichtigste Verbindung, die aus der Schweiz nach Oesterreich führt. Geplant ist der Ausbau einer Alpenlängsstraße, die vom Bodensee bis Wien führen soll. Die Arbeiten sind bereits im Gange. Neben den Sportwochen, Turnieren, internationalem Rennen etc. nehmen die kulturellen Veranstaltungen im Rahmen der österreichischen Bemühungen um den Fremdenverkehr breiten Raum ein. Die alljährlich im Sommer stattfindenden Salzburger Festspiele haben internationale Bekanntheit erlangt, nicht zuletzt weil man sich der Mitwirkung großer ausländischer Künstler nicht verschloß. Eine Zusammenfassung großer gesellschaftlicher und künstlerischer Veranstaltungen sind die Wiener Festwochen, ganz abgesehen von den klassischen Wiener Bällen, Festen und Redouten im Januar und Februar. Dazu hat jede Region noch eigene hochstehende musikalische und künstlerische Veranstaltungen im Dienste des Fremdenverkehrs. Großzügige Bahntarifermäßigungen, Wiener Wintersaisonkarten für Ermäßigungen in Theatern, Konzerten, Hotels, 3-Tage-Wien-Pauschalpakete mit absoluter Freizügigkeit. Pauschalpreise für 7—14-tägigen Aufenthalt in österreichischen Hotels haben zu einer bedeutenden Steigerung des Fremdenverkehrs in Oesterreich geführt. Von 3 255 000 Touristen waren in der Saison 1934/35 825 000 Ausländer. Gegenüber der Saison 1933/34 brachte diese Steigerung ein Plus von 1 Million Ausländer-Logier nächten. Das Resultat der Saison 1935/36 soll noch besser sein. Charakteristisch für das Hotelwesen ist das oft bescheiden-ländliche Äußere, das sich angenehm der Landschaft und der Ortsarchitektur einfügt, dabei aber im Innenausbau dem mondänen Grandhotel in allem nur nicht im Preis, Konkurrenz macht. Bild: Der Parkplatz in den Hochalpen. Auf der Franz-Josephs Höhe der 58 km langen Großglocknerstraße.

Aufnahme Ö. V. W.-Makart

# ... die Andern?

Bearbeitung:  
F. A. Roedelberger

**B**illigkeitsstreben und Abwertung haben im Auslande den Ruf der «teuren Schweiz» zur Hauptsache beseitigt. Der unaufhörliche Rückgang im Fremdenverkehr ist endlich zum Stillstand gekommen. Was wird nun die Zukunft bringen? Nichts, was wir uns nicht selbst erobern!

Wer diese Gegenüberstellung ohne Voreingenommenheit liest, wird sofort erkennen, daß die Preiskorrektur nur der Anfang eines gründlichen Umbaues unseres Fremdenverkehrswesens sein kann, wenn die Schweiz ihren Rang als fortschrittlichstes Gastland nicht verlieren will, denn in den letzten Jahren haben die Länder, welche ähnliche landschaftliche Reize aufweisen, unseren Vorsprung ganz oder teilweise eingeholt. Nun ist es Zeit, den Tatsachen ins Auge zu sehen.

In einer Zeit, wo die Zusammenfassung aller Kräfte anderen Ländern Ueberlegenheit verleiht, muß auch bei uns der Zusammenschluß aller an der Verkehrsförderung schaffenden Energien Tatsache werden. Jeder einzelne Schweizer aber fasse den Entschluß «Ferien im eigenen Land» und trage so sein Teil zum Wiederaufstieg unserer Touristik bei.



IN ITALIEN

sind es Sonne, Kunst und die Zeugen einer großen Vergangenheit, die es zum Lieblingsland der Reiselustigen gemacht haben. Auch die Wintersonne wird nun dem Verkehr dienstbar gemacht. In den 15 Jahren des Regimes wurden auf touristischem Gebiet, und speziell in alpinen Regionen, Einrichtungen geschaffen, die an Modernität und Großzügigkeit nichts zu wünschen übriglassen. Das vor wenigen Jahren noch ganz unbekannte Gebiet von Sestriere, nahe der französischen Grenze, ist plötzlich in das Blickfeld der internationalen Sportwelt gerückt worden. Wo noch vor kurzem kaum eine Unterkunfts möglichkeit war, existieren heute Hotels ultra-moderner Richtung. Das Gebiet ist durch einen umfassenden Autodienst bequem zugänglich, und Abfahrten bis zu 20 km Länge werden durch nicht weniger als drei Schwebbahnen ermöglicht. 2½ Autostunden von Rom entfernt ist heute eines der großartigsten Skifelder von Europa, das in den Abruzzen gelegene «Campo Imperatore» (2200 m) mit 24 km Länge und 10 km Breite, zugänglich gemacht worden. Die Drahtseilbahn Aquila-Gran Sasso führt dort bis auf 2914 m. Der Ausgangspunkt Aquila verfügt über ein modernes Stadion für alle Sportarten und ein großzügig angelegtes Schwimmbad. Das in den Dolomiten gelegene Sommer- und Wintersportgebiet von Cortina d'Ampezzo, das dank seiner landschaftlichen Reize und sportlichen Neuerungen internationale Ruf erlangt hat, ist der Ausgangspunkt der «Großen Dolomitenstraße», die über Bozen nach Meran führt und dort an die internationale Brennerroute anschließt. Mit den allgemein gültigen Vergünstigungen für Bahn und Schiffahrt gelingt es Italien immer wieder, neue Schichten von Touristen zu erfassen. Seit ca. Jahresfrist sind neue Verbilligungen für Ausländer in Form von Hotel- und Benzingutscheinen eingeführt worden. Die Kunst wird in den Dienst der Verkehrswerbung gestellt. Wenn man ihr in Italien auch auf Schritt und Tritt begegnet, so dient sie doch immer wieder als Motiv für zahllose großartige Veranstaltungen, unter denen beim internationalen Elite-Publikum die Biennale von Venedig besonderen Anklang findet (Internationale Kunst- und Filmschau). Die nationale Modeschau in Turin zeigt vom Willen, einen Vorrang wieder zu erobern, den Italiener mehrere Jahrhunderte hindurch inne hatte. Die große Vergangenheit wird ihre Verherrlichung in der Augusteischen Ausstellung 1937 in Rom finden. Es wird dort versucht, Zeugnis abzulegen von der Größe des «Imperium Romanum», und der Umstand, daß aus allen Ländern, in denen das alte Rom seine Spuren hinterlassen hat, getreue Abbilder der hervorragendsten Denkmäler zusammengebracht werden, sichert dieser Veranstaltung zum voraus das internationale Interesse. Bild: Moderne Sporthotels in Turmform sollen der Sonne lange Einblick in die Gästezimmer und den Touristen freiesten Ausblick in die Landschaft gewähren. Dieser Winter- und Sommerkurort in den italienischen Alpen ist Ausgangspunkt dreier Schwebbahnen.

Aufnahme E. N. I. T.

Ein Beitrag von F. A. Roedelberger



Das kanadische Matterhorn: Mount Assiniboine. «Zehn Schweizerländer an einem Stück» sagen die Kanadier von ihren Berggegenden, wenn sie sich um die Nachbarn aus U.S.A. bemühen. Die amerikanischen Touristen, die Kanada bereisen, sind zum mindesten bis zur nächsten Saison für die Schweiz verloren. Deshalb muß es uns auch interessieren, ob und wie der Fremdenverkehr in Kanada sich entwickelt.

Aufnahme Canadian Pacific

## IN KANADA



## IN DEUTSCHLAND

wurde im Herbst dieses Jahres der 1000. Kilometer der Reichsautobahnen dem Verkehr übergeben. 6000 km weiterer Ausbau sind vorgesehen. 400 Millionen Mark Regierungskredite pro Jahr dienen der Finanzierung. Auf den Baustellen werden 120000 Arbeiter beschäftigt, das übrige Drum und Dran gibt weiteren 120 000 Arbeit. 30 % dieses Aufwands sind durch ersparte Arbeitslosen-Unterstützung gerechtfertigt und 25 % fließen durch den Mehreingang an Steuern, aus der Wiederbelebung der Bauwirtschaft wieder zurück, so daß nur 45 % der Baukosten über den Betrag hinausgehen, den das Reich auch bereitstellen müßte, wenn die Autobahnen nicht gebaut würden. Die neuen Straßen haben eine Breite von 23–24 m. Zwischen den beiden Fahrbahnen liegt ein 5 m breiter Grünstreifen. Wegkreuzungen werden durch Unter- oder Überführungen vermieden, Auffahrtsschleifen gestatten Auf- oder Abfahren nach jeder Richtung, ohne die Bahn zu schneiden. Landschaftsgestalter sorgen dafür, daß die Autobahn nicht als schnurgerade, öde Linie das Gelände zerschneidet. In der Unterhaltung des deutschen Straßennetzes waren früher 750 Länder, Provinzen

In Kanada, das von der Krise hart mitgenommen war, ist die Fremdenindustrie einer der Erwerbszweige, der sich am raschesten wieder erholt hat. Im Jahre 1920 brachte der Touristenverkehr den Kanadiern erst 80 Millionen Dollar ein. Im Jahre der Prosperität 1929 waren es schon 300 Millionen, die im Krisenjahr 1933 auf 117 Millionen zusammenschmolzen. Die Schätzung für 1936 bewegt sich um 275 Millionen Dollar. In den Jahren 1920–1929 hat sich dieser Konkurrent unaufhörlich entwickelt. Die Krise war nur ein Aussetzen dieser Entwicklung, wie die rapide Erholung der letzten drei Jahre deutlich zeigt. Gewiß kamen während der Prohibitionsepoche viele durstige Amerikaner ins «nasse» Kanada und entdeckten bei dieser Gelegenheit seine landschaftlichen Reize. Jetzt, wo der Yankee bei sich zu Hause wieder trinken kann, geben aber die Kanadier das Spiel nicht verloren, und ihre Bemühungen sind von Erfolg begleitet. Das Canadian Travel Bureau arbeitet darauf hin, das Jahr 1937 zum noch nie dagewesenen Rekordjahr zu machen. Zu diesem Zwecke versteht man es, aus der Statistik die notwendigen Schlüsse für die Gestaltung und Verbreitung der Propaganda zu ziehen und bemüht sich insbesondere um diejenigen Touristen, die zu längeren Aufenthalt zu bewegen sind. Bemerkenswert ist, daß z. B. von den 5 Millionen Touristen-Autos, die in den letzten 1½ Jahren registriert wurden, 1½ Million für längeren Ferienaufenthalt einreisten. Lehrreich ist auch eine Notiz betreffend die kanadischen Zollbeamten: «Die Aufgabe, welche die Beamten an den Haupt-Eingangsstationen mit oft mehr als 20 000 Autos an gewissen Stoßstagen zu bewältigen haben, ist beträchtlich. Und doch verstehen es diese Beamten, bei aller Beanspruchung noch das Empfangskomitee zu spielen. Die untdelige Höflichkeit, Duldsamkeit und Bereitwilligkeit zu allen möglichen Dienstleistungen sind nicht zu unterschätzende Faktoren bei der Popularisierung von Kanada-Reisen beim amerikanischen Publikum. Ihre amtliche Würde verschafft dem kanadischen Gesetz Achtung, doch ihre gastliche Haltung verhilft dem Lande zu neuen Freunden.»

Die 24 Meter breite Reichsautobahn München-Landesgrenze führt mitten hinein in die oberbayrischen Kurorte und hat Anschluß an die deutsche Alpenstraße, die durch die Bayrischen Alpen bis zum Bodensee führt.

Aufnahme R.-B.-Z., Schmauß

und Kreise selbständig tätig. Dieses Durcheinander- und Gegeneinanderwirken wurde durch Überordnung einer zentralen Stelle in produktiver Weise vereinfacht. Uns interessiert besonders die neue deutsche Alpenstraße, die vom Bodensee aufsteigend über das Allgäu und den schönsten Flecken der Bayrischen Alpen entlang bis zum Königssee führt, eine Strecke, welche fast der Dimension Genfersee-Bodensee entspricht. Sie erleichtert nicht nur die Zufahrt zu den schon allgemein bekannten Fremdenverkehrsorten, sondern sie wird viele reizvolle, zum Teil hochalpine Gegenenden der Autotouristik und dem Wintersport erschließen. Welche Anstrengungen in allen übrigen, den alpinen Fremdenverkehr fördernden Dingen gemacht werden, ist von der Winter-Olympiade in Garmisch-Partenkirchen her noch in aller Erinnerung. Zu einer Zeit also, wo Deutschland seinen Bürgern infolge der Devisenschwierigkeiten die Schweizerferien abgewöhnt, baut es seine eigene Landschaft im Eiltempo aus und versucht mittelst grandioser Veranstaltungen das Interesse der ausländischen Touristen auf sich zu lenken.