

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: Route et tourisme = Strasse und Tourismus

Autor: Häberlin, Curt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779733>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

gießt. Die regionale Werbung muß zusammen mit der lokalen Kurortwerbung alle jene Lücken ausfüllen, die unsere allgemeine Werbung offen läßt. Die regionale und die lokale Werbung befassen sich mit allen Einzelheiten des in ihrem Verkehrsgebiet und im Kurort vorhandenen touristischen Potentials und legen das Schwergewicht auf das regionale und lokale Angebot durch weitgehende Information und Dienst am Kunden.

Die heutige Organisation der schweizerischen Verkehrswerbung hat sich bewährt, und die Koordination der nationalen, regionalen und lokalen Werbung zum planmäßigen Einsatz hat zu einer bemerkenswerten Frequenzentwicklung beigetragen.

	1938	1956
Logiernächte	15 970 925	24 243 674
Reisende SBB	113 269 000	215 700 000
Eingereiste ausl.		
Motorfahrzeuge		
im Fernverkehr	432 295	über 2 Mio
Passagiere im internat.		
Luftverkehr	66 852	1 230 765

Zu wachsender Bedeutung für den schweizerischen Fremdenverkehr hat sich seit Kriegs-

ende auch die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Verkehrswerbung entwickelt. Im Jahre 1948 erfolgte der Zusammenschluß von 21 europäischen Ländern zur gemeinsamen touristischen Werbung in den USA, und seit damals wurde jedes Jahr mit vereinten Mitteln für den Besuch Europas geworben. Auch diese Kollektivwerbung hat gute Erfolge zu verzeichnen.

Aus dem vielseitigen Bereich der Verkehrszentrale seien noch folgende Zahlen erwähnt: im Jahre 1956 verschickte die SVZ ins Ausland an eigenen Werbeimprimaten sowie an Prospekten der Regionen, Kurorte, Transportanstalten und Bäder total 10 468 200 Exemplare im Totalgewicht von rund 292 Tonnen. Der Personalbestand der SVZ betrug Ende 1956 total 231 Personen, von welchen sich 39 bei der Zentrale in Zürich und 192 in den Auslandsagenturen befinden. Finanziert wird die SVZ durch einen festen staatlichen Beitrag in der Höhe von 3 Millionen Schweizer Franken pro Jahr sowie durch Leistungen der unmittelbaren Nutznießer des schweizerischen Tourismus, so durch die SBB, die PTT, den Schweizer Hotelier-Verein, den Wirtverein und weitere öffentliche und

private Mitglieder. Die Gesamtaufwendungen der SVZ pro 1956 betrugen rund 7,4 Millionen Franken.

Für die schweizerische Volkswirtschaft besitzt der Tourismus als « unsichtbarer Export » eine erstrangige Bedeutung. Schätzungsweise dürften in den Betrieben, welche ihm direkt oder indirekt dienen – wie Hotellerie, Gastwirtschaftsgewerbe, Transportanstalten zu Lande, zu Wasser und in der Luft, Sanatorien, Thermalbäder, Erziehungsinstitute, Unterhaltungsstätten, Sportanlagen, Reisebüros usw. –, etwa 7 Milliarden Franken investiert sein. Die jährlichen Bruttoeinnahmen der verschiedenen Sparten des Tourismus lassen sich auf 1,6 Milliarden Franken oder 8 % unseres Volkseinkommens veranschlagen, davon gegen 1 Milliarde an Deviseneinnahmen durch ausländische Touristen. Mindestens 140 000 Arbeitnehmer, mit ihren Angehörigen über 200 000 Personen, werden durch den Fremdenverkehr ernährt. Dieses gewaltige Kapital an materiellen und geistigen Werten dauernd zu fruktifizieren und zu mehren, ist die schöne Aufgabe der Schweizerischen Verkehrszentrale.

S. BITTEL

Direktor der Schweizerischen Verkehrszentrale

ROUTE ET TOURISME

La circulation automobile a pris, ces trente dernières années, dans le monde occidental, un développement extraordinaire qui en a fait l'un des facteurs touristiques les plus importants. La tendance au voyage individuel en voiture ou en motocyclette devient toujours plus nette, même dans les classes modestes qui ont vu s'ouvrir en même temps les loisirs que donnent les vacances et la possibilité d'acquiescer un véhicule à moteur. C'est pourquoi la Fédération routière internationale peut écrire: « le trafic touristique international se développe en Europe presque deux fois plus vite que la circulation routière proprement dite... »

La motorisation s'accroît à un rythme presque effrayant: le parc automobile mondial s'est accru, de 1954 à 1956, de 88,6 à 102,8 millions, celui de la Suisse a passé de 480 000 à 606 000. Alors qu'aux Etats-Unis, la densité de la motorisation semble avoir atteint provisoirement son point de saturation avec 3 habitants par automobile, elle augmente rapidement en Europe occidentale: en Suède on comptait en 1953 17 habitants par voiture et 12 déjà en 1955; les chiffres correspondants sont pour la Grande-Bretagne de 18 et 14, pour la France de 23 et 17 et pour la Suisse de 22

et 18. A la fin de 1956 même il y avait en Suisse 16 habitants pour 1 voiture. En Europe occidentale, 20 millions de véhicules à moteur circulaient en 1956, et l'OECE prévoit une augmentation de 9 millions jusqu'en 1960. Cette évolution a certes pour le tourisme des conséquences heureuses, mais on ne peut s'empêcher d'une certaine inquiétude. En effet, l'essor touristique dû à la motorisation ne profitera qu'aux pays capables de l'absorber, c'est-à-dire dotés d'un réseau routier suffisant. Les pronostics des experts ont été démentis, en ce qui concerne la Suisse, par le rythme d'accroissement de la circulation routière et notre pays qui était devenu la « plaque tournante de l'Europe » au siècle du chemin de fer doit constater, au siècle de l'automobile, que ses routes ne satisfont plus les besoins.

En Suisse on remarque une différence tout particulièrement nette entre les routes secondaires et les routes principales. Alors que les premières sont très souvent remarquables et largement suffisantes pour le trafic modeste qu'elles ont à satisfaire, les secondes sont étroites, sinueuses et absolument incapables de faire face au trafic énorme des voitures, motocyclettes, autocars et camions, sans parler des chars agricoles et des cyclistes qui les

encombrement. Pour éviter de perdre des vies humaines, pour augmenter son prestige et maintenir sa prospérité économique, la Suisse doit réaliser très vite les plans d'aménagement de son réseau routier principal. De même qu'autrefois la création des chemins de fer fédéraux a mis de l'ordre dans le chaos ferroviaire du début du siècle, de même des routes « nationales » – création commune de la Confédération et des cantons – pourront seules donner au trafic motorisé indigène et étranger les garanties de sécurité et d'économie qu'il est en droit d'exiger.

Les statistiques montrent qu'en 1937 23 % des touristes circulant en Suisse étaient motorisés alors qu'aujourd'hui la proportion est de près de 50 % selon des estimations prudentes, et qu'elle atteint même 70 % pour les étrangers. Le nombre des voitures de tourisme entrées en Suisse dépassa (sans le trafic frontalier), pour la première fois le million en 1953. En 1956, trois ans plus tard, ce chiffre a presque doublé! Si l'on admet que chaque voiture transportait 2 personnes et que ces deux personnes ont passé 2 nuits en Suisse, on obtient 8 millions de nuitées, soit environ les $\frac{2}{3}$ des nuitées d'étrangers enregistrées dans notre pays en 1956. Le trafic par autocars

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 HAEBERLIN

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 480000 auf 606000. 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.

1937 waren in der Schweiz laut statistischen Erhebungen rund 25% 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 1953 zum erstenmal die Millionengrenze und erreichte 1956 (also innert 3 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 fahrplan-gebundene 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.