

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Herausgeber: Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Band: 6 (1946)

Vorwort: Einleitung
Autor: [s.n.]

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: 14.05.2025

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

Einleitung

Das Jahr 1946 wird allgemein das erste Friedensjahr nach dem gigantischen Völkerringen 1939/45 genannt. Wohl traten die Vereinigten Nationen im Januar 1946 in London, die Außenminister der »Großen Vier« Ende April in Paris zusammen, wohl fand von Ende Juli bis Mitte Oktober die erste Friedenskonferenz mit den Delegationen von 21 Staaten in Paris statt und nochmals tagten die Vereinigten Nationen vor dem Jahresende in New York: die Friedensverträge aber sind immer noch nicht abgeschlossen. Erst die New Yorker Konferenz brachte durch das Einlenken Rußlands in der Abrüstungsfrage eine fühlbare Entspannung in den weltpolitischen Beziehungen.

Mit Ausnahme der Länder, die im Kriege ihre letzten Vorräte aufbrauchten, sind in der Normalisierung der internationalen Güterversorgung unverkennbare Fortschritte erzielt worden. Als Folge des durch den Krieg entstandenen Mangels besteht aber noch überall ein gewaltiger Bedarf an zivilen Konsumgütern. Bei den alliierten Staaten und den Neutralen zeigen sich daher alle Merkmale einer Hochkonjunktur, deren Ende vorläufig noch nicht abzusehen ist. Sie alle leben in einer Periode der Vollbeschäftigung. Die in vielen Kreisen befürchtete Nachkriegsdepression ist nicht eingetreten. Dieser Hochspannung wirtschaftlicher Tätigkeit in den alliierten und neutralen Staaten steht aber der völlige Stillstand jeder aufbauenden industriellen und kommerziellen Aktivität in Deutschland und Oesterreich und teilweise auch in Ungarn, Italien und im Balkanraum gegenüber. Vor allem im Herzen des europäischen Kontinents entstand dadurch ein überaus gefährliches soziales Vakuum. Dabei darf nicht vergessen werden, daß Deutschland jahrzehntelang bis unmittelbar vor dem zweiten Weltkrieg nicht nur der wichtigste Partner des Außenhandels der Schweiz, sondern auch der beste Kunde unseres Fremdenverkehrs war.

Die Schweiz erfreute sich während des Berichtsjahres recht günstiger wirtschaftlicher Verhältnisse. Ohne fühlbare Störung vollzog sich die Umstellung der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft. Die Kontingentierung wurde im Sektor verschiedener Verbrauchsgüter gelockert oder abgebaut, bei den wichtigsten Lebensmitteln aber beibehalten. In der Industrie und im Gewerbe herrscht nicht nur keine Arbeitslosigkeit, sondern die erhöhte Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften konnte kaum befriedigt werden. Die Exportindustrie läuft auf höchsten Touren. Die Voraussetzungen für diese Konjunkturlage bildeten der starke Nachholungsbedarf im Inland, die lebhaftere Bautätigkeit, die erhebliche Nachfrage des Auslandes nach den Produkten unserer von den Kriegsfolgen gänzlich unberührten Industrie und nicht zuletzt der beachtenswert wieder einsetzende internationale Reiseverkehr.

Für unsere Fremdenverkehrswirtschaft bedeuten hingegen die sich immer noch vermehrenden Schwierigkeiten im internationalen Zahlungsverkehr ein wenig erfreuliches Kapitel. Sie erweisen sich immer mehr als das größte Hindernis für eine gedeihliche Entwicklung des zwischenstaatlichen Reiseverkehrs. Man muß schon über die Fähigkeiten eines gewiegten Finanzsachverständigen verfügen, um sich im Irrgarten der vielen bestehenden und täglich neu hinzutretenden internationalen Zahlungsabkommen und Devisenvorschriften aller Länder auszukennen.

Mit großem Bedauern müssen wir auch feststellen, daß die Schweiz als ältestes und immer noch führendes Land des Tourismus mit der Aufhebung des Visumzwanges größte Zurückhaltung übt. Nachdem im Berichtsjahre die Visumpflicht im Reiseverkehr zwischen einer Reihe von Ländern von West- und Nord-Europa bereits aufgehoben wurde und weitere Maßnahmen dieser Art in Aussicht stehen, besteht die Gefahr, daß die Schweiz zum größten Schaden ihres Fremdenverkehrs immer mehr in Isolierung gerät.

Endlich sei darauf hingewiesen, daß die alliierten Behörden der Versorgung der Schweiz mit wichtigen Lebensmitteln nur ein geringes Entgegenkommen zeigten. Gemäß bundesrätlichen Angaben ist unser Ernährungsstand, namentlich was die Versorgung mit Brotgetreide und Fettstoffen anbelangt, heute keineswegs besser, sondern

eher schlechter als derjenige einer ganzen Anzahl Länder, denen die Schweiz ihre Ernährungshilfe in großzügiger Weise angedeihen ließ.

Es steht außer Zweifel, daß in der ganzen Welt ein gewaltiges Bedürfnis nach Ortsveränderung, Ferien und Erholung besteht. Ueberall genießt auch die Schweiz einen ausgezeichneten Ruf als eine vom Kriege verschonte kleine Friedensinsel, wo Ruhe und Ordnung herrscht. Doch stellen sich dem Besuch unseres Landes immer noch ungeheure Schwierigkeiten finanztechnischer und formalistischer Art entgegen, die zu beseitigen nur zu einem geringen Teil in unserer Macht steht. Die Situation im internationalen Reiseverkehr kann nicht treffender charakterisiert werden als durch einen Ausspruch von William P. Hildred, dem Generaldirektor der International Air Transport Association, der wie folgt lautet: »Es ist lächerlich, wenn man daran denkt, daß man vor 20 Jahren in 5 Minuten ein Schiffsbillet erwerben konnte, um damit in 10 Tagen den Ozean zu überqueren, während man heute die gleiche Reise in 14 Stunden machen kann, jedoch 10 Wochen benötigt, um hierfür die nötigen Reisedokumente zu erhalten.«