

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung |
| <b>Herausgeber:</b> | Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung                    |
| <b>Band:</b>        | 2 (1942)   |
| <b>Rubrik:</b>      | Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1942                |

#### 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:** 10.01.2026

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

# I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1942

## 1. Die Statistik des Fremdenverkehrs

Die kriegsbedingte Struktur des schweizerischen Fremdenverkehrs hat sich im dritten Kriegsjahr gegenüber früher kaum stark verändert. Die Ankünfte von Auslandgästen haben weiter leicht nachgelassen, während die Zahl ihrer Uebernachtungen, bedingt durch vermehrten Zustrom von Flüchtlingen und Erholungsbedürftigen in den Heilstätten Graubündens und des Waadtländer Oberlandes, leicht zugenommen hat. Der Binnenverkehr zeigt weiterhin steigende Tendenz, wenn auch nicht in so starken Proportionen, wie dies von 1940 zu 1941 der Fall war. Die Frequenzkurve des Binnenverkehrs wird flacher und scheint sich nun einer Höhe genähert zu haben, die mit Rücksicht auf wachsende wirtschaftliche Schwierigkeiten auch mit stärkerer Propaganda kaum mehr wesentlich überschritten werden dürfte. Für die letzten vier Jahre gibt die eidgenössische Fremdenverkehrsstatistik folgende Frequenzzahlen an:

### Gäste:

|           | 1939      | 1940      | 1941      | 1942      |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ausländer | 1 000 536 | 129 891   | 126 931   | 121 773   |
| Schweizer | 1 918 035 | 1 837 300 | 2 191 506 | 2 363 394 |

### Logiernächte:

|           | 1939      | 1940      | 1941      | 1942      |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ausländer | 5 826 982 | 1 803 527 | 1 631 295 | 1 913 183 |
| Schweizer | 7 767 381 | 8 173 749 | 9 400 578 | 9 965 025 |

Setzen wir das Mittel der Gesamtlogiernächte der Friedens-epoch 1934 bis 1938 mit rund 14,7 Millionen Logiernächte gleich 100, so betrug der mengenmäßige *Kriegsverlust* im

ersten Kriegsjahr 1940 mit rund 4,7 Millionen Logiernächten 31,2%, im zweiten Kriegsjahr 1941 mit rund 3,7 Millionen Logiernächten 25% und im dritten Kriegsjahr 1942 mit rund 2,6 Millionen Logiernächten noch 18,6%.

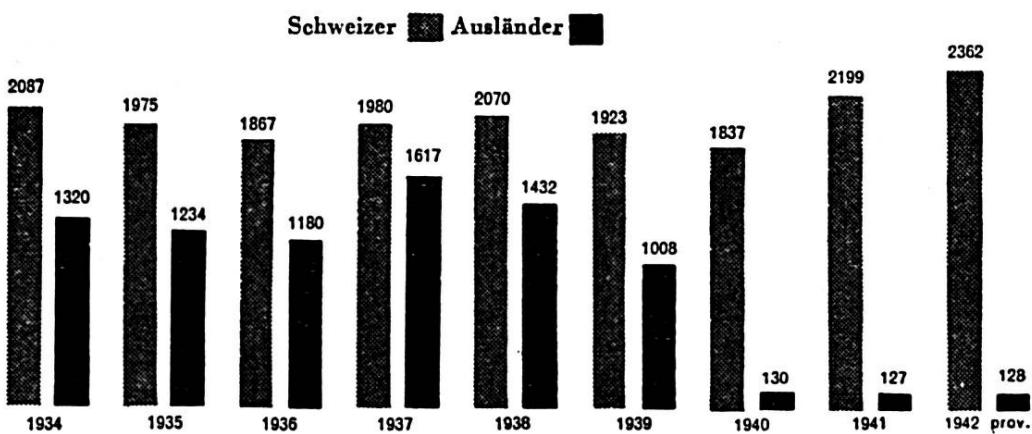
Während wir in der genannten Vorkriegszeit noch im Mittel 8 Millionen Logiernächte ausländischer Gäste buchen konnten, waren es im dritten Kriegsjahr 1942 nur noch 1,9 Millionen, was einem Kriegsverlust von nicht weniger als 71,4% entspricht. Trotz der recht erfreulichen und schätzenswerten *Zunahme des Binnenverkehrs*, die sich gegenüber der Vorkriegsepoke 1934 bis 1938 auf rund 2 Millionen Logiernächte oder rund 24% beziffert, ist damit der gewaltige Ausfall des versiegten Ausländerverkehrs natürlich keineswegs in dem gewünschten Maße kompensiert worden. Dies um so weniger, als sich der Vergleich mit den Vorkriegsverhältnissen auf eine Epoche stützt, während der sich das schweizerische Fremdenverkehrsgewerbe und die damit zusammenhängenden Transportanstalten bereits in einer empfindlichen spürbaren Krise befanden. Die Schweizerische Hotel-Treuhandgesellschaft hat auf Grund vorsichtiger Schätzungen die diesem Gewerbe durch den Krieg entgangenen Einnahmen aus Unterkunft und Verpflegung, Reisekosten, Einkäufen und Nebenausgaben auf jährlich rund 250 Millionen geschätzt. Es ergibt sich somit für die derzeitige Kriegsepoke vom Herbst 1939 bis Ende 1942 aus der Schrumpfung des Hotelgewerbes für die schweizerische Fremdenverkehrswirtschaft ein Einnahmenausfall von rund 850 Millionen.

#### a) *Die Wintersaison 1941/1942 (Dezember bis Februar)*

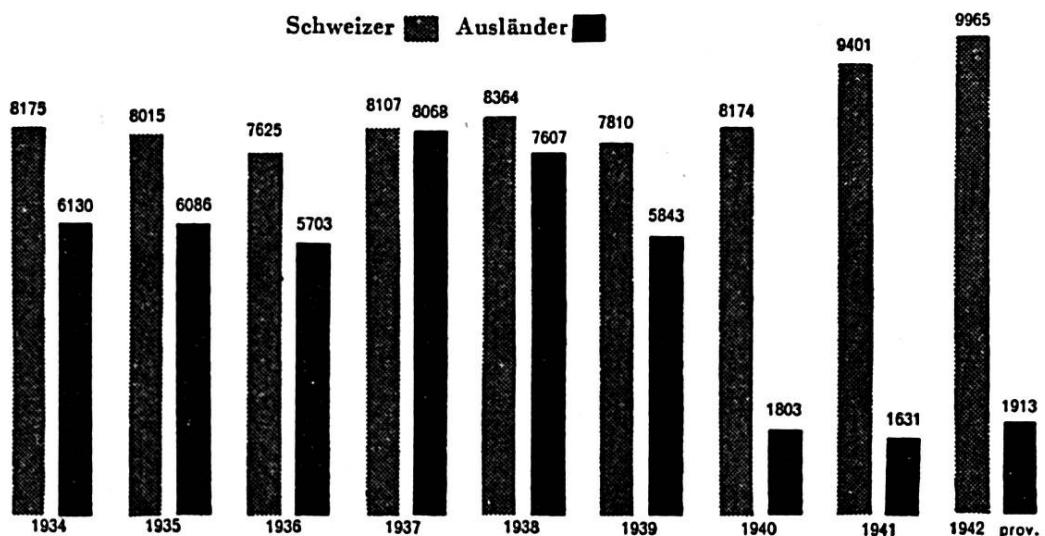
Während dieser Epoche sind im Winter 1941/1942 in der ganzen Schweiz rund 2,2 Millionen Logiernächte von Schweizern und Ausländern notiert worden. Das Mittel der sechs Vorkriegs-Wintersaisons von 1933/1934 bis 1938/1939 beträgt rund 3,1 Millionen Logiernächte. Die Bruttomenge der Vorkriegszeit kommt also der Menge des dritten Kriegswinters auf

## *Entwicklung des Fremdenverkehrs 1934—1942*

*Ankünfte in 1000*



*Logiernächte in 1000*



71,5 % nahe, gegenüber 65% für den zweiten und 64% für den ersten Kriegswinter. Der mengenmäßige „Kriegsverlust“ des Fremdenverkehrs ist somit von 36 auf 28,8% zurückgegangen. Mit Ausnahme des Tessins sind alle schweizerischen Fremdenverkehrsregionen im Winter 1941/1942 besser als im ersten und zweiten Kriegswinter besucht worden. Gegenüber dem Winter 1940/1941 nahm die Frequenz, gemessen an den Logiernächten, in Graubünden um 6%, im Berner Oberland um 7%, in der Zentralschweiz um 4%, im Säntis-Gebiet um 13%, am Genfersee um 8%, im Waadtländer Oberland um 9%, im Jura um 18% und im Wallis um 5% zu. Das Säntis-Gebiet und die Region des Genfersees erfreuten sich sogar einer höhern Frequenz, als diejenige des Mittels der Vorkriegs-Wintersaisons 1933/1934 bis 1938/1939 betrug, indem dort 25 bzw. 5% mehr Logiernächte (Schweizer und Ausländer) gebucht wurden. Für sämtliche Fremdenverkehrsregionen betrug die Zunahme gegenüber dem Vorjahr rund 178 000 Logiernächte oder 7%. In allen Fremdenverkehrsregionen ist eine weitere Zunahme des Binnenverkehrs festzustellen und zwar gegenüber dem Winter 1940/1941 um 12%, wobei sich der Jura um 33%, das Genfersee-Gebiet um 27%, das Säntis-Gebiet um 22%, das Berner Oberland um 21%, Graubünden und Wallis um je 11%, die Zentralschweiz um 8% und das Tessin um 3% verbessern konnten. Verglichen mit dem Mittel der Vorkriegszeit sind im dritten Kriegswinter 1941/1942 rund 300 000 Schweizer-Logiernächte oder rund 27% in den neun Regionen mehr gezählt worden.

### *b) Die Frühlingssaison 1942 (März bis Mai)*

In den Monaten März, April und Mai, welche die Frühlings-saison umfassen, wurden nach der eidgenössischen Fremden-verkehrsstatistik *total* 2 465 256 Logiernächte von Schweizern und Ausländern gezählt. Gegenüber dem Mittel der sechs Vor-kriegs-Frühlingssaisons von 1934 bis 1939 sind dies 271 519 Logiernächte oder *knapp 10%* weniger. Dieses relativ sehr

günstige Ergebnis ist natürlich auf eine weitere Zunahme des Binnenverkehrs zurückzuführen. In den genannten drei Monaten zählte man *rund 1,98 Millionen Schweizer-Logiernächte*, gegenüber einem Vorkriegsmittel von zirka 1,6 Millionen. Die Zunahme des Binnenverkehrs im Frühling 1942 betrug somit 24% gegenüber der Friedenszeit und 15% gegenüber dem Frühling des Vorjahres. Mit 332 671 Logiernächten im Frühling 1942 beträgt der „Kriegsverlust“ im Tessin noch 10,6% und mit 411 960 Logiernächten am Genfersee noch 6,7%. Im Tessin konnte während dieser Jahreszeit der Binnenverkehr um zirka 71 000 Logiernächte oder 32% und am Genfersee mit zirka 75 000 Logiernächten um 39% gegenüber der Friedenszeit gesteigert werden.

### *c) Die Sommersaison 1942 (Juni bis August)*

Mengenmäßig betrachtet ist der Sommer stets die wichtigste Saison unseres Fremdenverkehrs gewesen. Mit *total 4456559 Logiernächten* von Schweizern und Ausländern hat der dritte Kriegssommer 1942 denjenigen des Vorjahres um 4% und den ersten Kriegssommer 1940 um 14% übertroffen. Der Durchschnitt der Sommersaisons 1934 bis 1939 betrug für die ganze Schweiz rund 6,1 Millionen Logiernächte, so daß sich ein frequenzmäßiger „Kriegsverlust“ von 27% ergibt.

Mit Ausnahme der Zentralschweiz, die durch das 650-Jahr-Jubiläum der Eidgenossenschaft 1941 touristisch besonders begünstigt war, weisen sämtliche Fremdenverkehrsregionen im Sommer 1942 eine Mehrfrequenz auf. Am stärksten war sie mit 20% im Waadtländer Oberland, wo mit rund 260 000 Logiernächten ziemlich genau das Mittel der Vorkriegszeit erreicht und der Ausfall an Auslandgästen kompensiert werden konnte. Mit einer Zunahme von 8% ist die Region des Genfersees stark begünstigt worden, was vor allem auf die Festlichkeiten der 2000-Jahr-Feier der Stadt Genf zurückzuführen ist. So stiegen in der Stadt Genf während den ersten drei Quartalen gegenüber dem Vorjahr die Ankünfte von 77 671

auf 97 510 und die Uebernachtungen von 415 089 auf 487 168. Der Bahnhof Cornavin notierte vom Juni bis September fast 200 000 ankommende Reisende mehr als im Vorjahr.

Eine Vermehrung von je 7% der Logiernächte wiesen Graubünden, das Säntis-Gebiet und das Wallis auf, 4% das Berner Oberland, 2% der Jura und 1% das Tessin. Am größten ist der „Kriegsverlust“ für diese Hauptsaison mit 47% in der Zentralschweiz und 46% im Berner Oberland, Regionen, die vom Ausbleiben der internationalen Kundschaft besonders hart betroffen wurden. Auf 28% belief sich der „Kriegsverlust“ im Genfersee-Gebiet, 26% im Jura, 24% in Graubünden, 18% im Tessin, 10% im Wallis, 6% im Säntis-Gebiet, während man im Waadtländer Oberland — wie erwähnt — dank des gesteigerten Binnenverkehrs das Vorkriegsmittel sogar leicht überschreiten konnte.

Wenn wir das Mittel des Vorkriegs-Binnenverkehrs der ganzen Schweiz im Sommer mit 100 bezeichnen, so fiel er im ersten Kriegssommer auf 94% zurück, stieg im zweiten Kriegssommer auf 112 und im dritten Kriegssommer 1942 mit fast 4 Millionen Logiernächten auf 118%. In den eigentlichen Fremdenverkehrsregionen beträgt die Zunahme im Binnenverkehr sogar 19%, also fast ein Fünftel über dem Vorkriegsdurchschnitt. Mit einer Zunahme von 56,2% steht hier, aus den oben angeführten Gründen, die Genfersee-Region an der Spitze, gefolgt von dem Tessin mit 43%, dem Wallis mit 42%, den Waadtländer Alpen mit 35,3%, dem Berner Oberland mit 12,3%, dem Jura mit 11,3%, dem Säntis-Gebiet mit 8,3%, Graubünden mit 3,6% und der Zentralschweiz mit 1,5%.

Nicht nur die Sommersaison, sondern auch der Gesamtjahresverkehr erreicht bekanntlich im Monat August seinen absoluten Höhepunkt. Dieser Monat verdient es also, daß wir ihn näher betrachten. Im August 1942 wurden total 373 000 Ankünfte und 1 870 000 Logiernächte gebucht. Gegenüber dem August des Vorjahres vermehrten sich die Ankünfte um 10,8%, während die Uebernachtungen mit 5,3% etwa halb

so stark zunahmen. Vergleicht man die Zahlen dieses Monats mit dem August-Durchschnitt der Jahre 1934 bis 1938, so zeigt sich, daß die Ankünfte um 39,8%, die Uebernachtungen um 34,2% hinter den Vorkriegsziffern zurückbleiben, die zudem vorwiegend ungünstige Jahre umfassen. Der effektive „Kriegsverlust“ tritt mit diesen Zahlen gerade in diesem wichtigen Monat besonders kraß in Erscheinung. Darüber täuscht auch nicht die Tatsache hinweg, daß die Ankünfte ausländischer Gäste mit 15 282 um 16,2% und ihre Logiernächte mit 180 152 um 22,2% gegenüber dem Vorjahr zugenommen haben, handelt es sich doch hierbei fast ausschließlich um Gäste der Lungenheilstationen Graubündens, des Waadtländer Oberlandes und der Walliser Alpen. Von allen Beherbergungsbetrieben waren im August 91,7% geöffnet oder etwa 2% weniger als vor Jahresfrist, und im gleichen Verhältnis haben sich die zur Verfügung stehenden Gastbetten vermindert. Da bekanntlich das Verkehrsvolumen gleichzeitig stieg, ergab sich eine Zunahme der Besetzung der verfügbaren Betten von 37,4 auf 40,1%. Die vorhandenen Betten waren zu jenem Zeitpunkt zu 31,9% (August 1941: 29,7%) ausgenützt.

#### *d) Die Herbstsaison 1942 (September bis November)*

Das fast dauernd gute Wetter der Sommersaison zog sich weit in den Herbst hinein, so daß auch die höhergelegenen Fremdenorte davon beträchtlich profitieren konnten. Wie in allen übrigen Monaten dieses Jahres wiesen mit rund 1 Million bzw. 739 000 Logiernächten die Monate September und Oktober Rekordfrequenzen im Binnenverkehr auf. Im September konnte das Bündnerland rund 25 000 oder 21% mehr Logiernächte buchen als vor Jahresfrist. Auch das Berner Oberland erfreute sich in diesem Monat noch einer Mehrfrequenz von rund 10%. Allerdings ist der Anstieg der Logiernächte von Ausländern zu einem nicht unbeträchtlichen Teil auf eine größere Zahl Flüchtlinge, welche aus Frankreich

kommend hauptsächlich im Jura, im Gebiete des Genfersees, im Waadtländer Oberland und teilweise auch im Wallis ein Asyl fanden, zurückzuführen. Der Monat Oktober ist sogar als „Markstein in der Entwicklung des schweizerischen Fremdenverkehrs seit Kriegsbeginn“ bezeichnet worden, denn mit seinen 907 000 Uebernachtungen erreicht er seit Oktober 1934 nicht nur ein Maximum, sondern liegt frequenzmäßig um nahezu 10% höher als der Durchschnitt der Vorkriegsjahre 1934—1938. Die Reiselust des Schweizers hat also den durch den Krieg bedingten Ausfall an Auslandsgästen erstmals mehr als zu decken vermocht. Ein ähnlich günstiges Bild ergab sich im Monat November. Während der drei Herbstmonate September, Oktober und November zählte man total 2 716 590 Logiernächte. Es sind dies nur 22 583 weniger als im Durchschnitt der Jahre 1934—1938. Ein „Kriegsverlust“ trat daher für die Herbstsaison 1942 kaum mehr in Erscheinung.

#### *e) Frequenzen in den Sanatorien*

Das Eidgenössische Statistische Amt hat im Berichtsjahr erstmalig die Frequenzen in den Sanatorien der drei Luftkurorte Arosa, Davos und Leysin von der Gesamtfrequenz gesondert berechnet. Die Uebernachtungen dieser Sanatoriumsgäste sind die folgenden:

|        | Uebernachtungen |           |         | Anteil am Gesamtverkehr in %: |
|--------|-----------------|-----------|---------|-------------------------------|
|        | Ausländer       | Schweizer | Total   |                               |
| Arosa  | 18 249          | 78 095    | 96 344  | 38,14                         |
| Davos  | 399 341         | 564 150   | 963 491 | 81,88                         |
| Leysin | 277 637         | 418 960   | 696 597 | 98,00                         |

Der Anteil der Ankünfte am Gesamtverkehr ist für Arosa 4,65%, für Davos 19,11% und für Leysin 62,00%.

## **2. Der Eisenbahnverkehr**

Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten im Jahre 1942 158,5 Millionen Reisende oder fast 12 Millionen mehr als

im Vorjahr. Sämtliche Monate des Jahres 1942 verzeichneten mengenmäßig einen Mehrverkehr, der mit über 15 Millionen Personen wiederum im Oktober den Höhepunkt erreichte. Die Transporteinnahmen im Personenverkehr der Bundesbahnen übertrafen in jedem Monat die der entsprechenden Epoche des Vorjahres und erreichten pro 1942 insgesamt rund 176 Millionen, oder 14,3 Millionen mehr als 1941. Das bisherige Bestjahr der Vorkriegszeit, 1930, ist damit mengenmäßig um 30,6 Millionen Reisende und auf der Einnahmenseite um 16,8 Millionen Franken übertroffen worden. Von den größeren Privatbahnen erzielten vor allem die Rhätischen Bahnen, die Bodensee-Toggenburg-Bahn, die Furka-Oberalp-Bahn und die Bern-Zollikofen-Solothurn-Bahn zum Teil beträchtlich höhere Einnahmen im Personenverkehr. Auch zahlreiche Bergbahnen konnten vom gesteigerten Binnenverkehr erheblich profitieren. Es darf in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden, wie viel günstiger heute die schweizerischen Touristenbahnen gegenüber den Verhältnissen des ersten Weltkrieges 1914—1918 dastehen. Hierüber machte Direktor Marguerat zum 25jähr. Jubiläum der Walliser Handelskammer folgende Feststellungen:

*Einnahmen aus dem Personenverkehr der Walliser Sekundärbahnen*

|                    | 1917    | 1941    | 1942    |
|--------------------|---------|---------|---------|
| Gornergrat         | 38 343  | 259 686 | 274 493 |
| Leuk-Leukerbad     | 42 506  | 78 975  | 91 393  |
| Martigny-Châtelard | 57 531  | 161 933 | 183 782 |
| Sierre-Montana     | 74 094  | 311 212 | 334 027 |
| Visp-Zermatt       | 104 966 | 588 995 | 582 221 |

Dabei ist zu bemerken, daß 1917 der Betrieb der Gornergrat-Bahn, der Martigny-Châtelard-Bahn und der Visp-Zermatt-Bahn nur während der Sommersaison durchgeführt wurde.

Das Ferienabonnement der schweizerischen Transportanstalten, das vom 15. April bis 31. Oktober und ab 19. Dezember

wiederum und zwar in verbesserter Auflage zur Ausgabe gelangte, erfreute sich nach wie vor einer großen Nachfrage von seiten des reisenden Publikums. Im Berichtsjahr konnten rund 327 000 Exemplare (1941: 271 000) abgesetzt werden, wozu noch zirka 220 000 Zusatzkarten verkauft wurden. Es drängt uns, dankbar zu erklären, daß unsere Propaganda nur mit Hilfe dieses vortrefflichen Reiseausweises das erstrebte Ziel erreichen konnte und ebenso dankbar muß festgestellt werden, daß Bund und Transportanstalten mit der Gewährung des Ferienabonnements große finanzielle Opfer gebracht haben, um unserem Fremdenverkehr das Durchhalten zu erleichtern. Ohne Beibehaltung des Ferienabonnements würden schwere Rückschläge in den Frequenzen eintreten, um so mehr, als die Verteuerung der Lebenshaltung in weiten Kreisen die Liquidität für Reise und Ferien zu absorbieren beginnt.

Infolge der Stromknappheit mußten im März die Fahrleistungen der Bahnen eingeschränkt und die Ausgabe des ebenfalls sehr beliebten Sonntagsbilletts „Einfach für retour“ frühzeitig aufgehoben werden. Sie standen jedoch zum Besuch besonderer Anlässe, wie die Schweizerische Mustermesse in Basel, die Kunstausstellung der Gottfried-Keller-Stiftung in Bern, die 2000-Jahr-Feier der Stadt Genf, die Jubiläumsfeier in Biasca, das Comptoir in Lausanne, die Schweizer Messe in Lugano usw., während des Wochenendes zur Verfügung. Auch nach den verschiedenen regionalen Ferienabonnementen bestand eine erhöhte Nachfrage.

### *Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen*

| Jahr | Anzahl der beförderten Personen<br>(in Millionen) | Einnahmen aus dem Personenverkehr<br>(in Millionen) |
|------|---|---|
| 1939 | 119,1   | 133,6   |
| 1940 | 124,5   | 136,2   |
| 1941 | 143,4   | 161,0   |
| 1942 | 158,5   | 175,9   |

### **3. Der Straßenverkehr**

Auch in diesem Jahre kann weder von einem internen noch von einem internationalen Autotourismus gesprochen werden. Der Vollständigkeit halber sei jedoch erwähnt, daß 1942 total 2 452 Motorfahrzeuge (1941: 3 008) zum vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz einfuhren. Davon kamen 333 aus Deutschland, 1 677 aus Frankreich, 405 aus Italien und 23 aus der Iberischen Halbinsel. Die übrigen Motorfahrzeuge verteilen sich in ganz geringen Mengen auf Belgien, die Niederlande, Ungarn und Amerika. Der Bestand an Fahrrädern in der Schweiz wird mit 1 542 921 angegeben; er dürfte sich infolge der verschärften Pneuknappheit kaum noch vermehren. Die Verwendung des Fahrrades als touristisches Straßenverkehrsmittel hat auch in Kreisen von Feriengästen, welche die höhern Hotelkategorien frequentieren, vermehrten Eingang gefunden. Im Berichtsjahr sind auf den Saison- und Jahreslinien der Reiseposten der PTT-Verwaltung 8 220 188 Personen befördert worden oder rund 1,65 Millionen mehr als im Vorjahr, während die Einnahmen von 5,8 auf 7,2 Millionen Franken stiegen.

### **4. Der Luftverkehr**

Im Berichtsjahr konnte von der Swissair nur die Linie Zürich-Stuttgart-Berlin werktäglich betrieben werden. Sie vermittelte in Stuttgart Anschluß nach Marseille, Barcelona, Madrid und Lissabon, in Berlin nach Prag, Wien, Kopenhagen, Malmö und Stockholm. Diese Linie erfreute sich einer starken Frequenz. Auf 1 208 Kursflügen zählte man 16 649 Passagiere, 148 Tonnen Post, 125 Tonnen Fracht und 228 Tonnen Gepäck. Die von der schweizerischen Geschäftswelt wiederholt verlangte Führung einer Schweizer-Linie nach Spanien-Portugal, die auch vom postalischen Standpunkt aus von großer Bedeutung wäre, ließ sich infolge der militärischen Situation in Westeuropa leider nicht verwirklichen. Abgesehen von der Durch-

führung einiger weniger „Keuchhustenflüge“ der Swissair und Alpar, mußte der übrige Luftverkehrs- und Flugtouristikbetrieb wiederum gänzlich ruhen.

Während der Motorflugsport, abgesehen von wenigen Trainingsflügen des Eidgenössischen Luftamtes, aus militärischen Gründen weiterhin vollkommen eingestellt ist, erlebte trotz bestehenden Beschränkungen der junge Segelflug 1942 eine Steigerung, die sogar die besten Resultate der Friedenszeit übertraf. In 31 526 motorlosen Flügen wurde eine Gesamtflugzeit von 2 363 Stunden erreicht. 589 neue Brevets wurden dabei erworben.

## II. Propaganda

### **1. Beziehungen zu Behörden, Verkehrsinteressenten und andern Organisationen**

Aus der Struktur unserer Zentrale als öffentlich-rechtliche Körperschaft ergibt sich ein dauernder und enger Kontakt mit dem Bundeshaus, den eidgenössischen Departementen und ihren Dienststellen. Mit besonderer Genugtuung dürfen wir feststellen, daß das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, als oberster Treuhänder der touristischen Interessen unseres Landes, den Belangen des Fremdenverkehrs auch im Berichtsjahr großes Verständnis entgegengebracht und unsere Bestrebungen sehr aktiv unterstützt hat. Wir betrachten es als unsere erste Pflicht, dem Chef des Departements, Herrn Bundespräsident Dr. Enrico Celio, für seine großzügige und weitsichtige nationale Fremdenverkehrspolitik und das Wohlwollen, das er unserer Arbeit geschenkt hat, den wärmsten Dank auszusprechen.

Wir möchten in diesem Rechenschaftsbericht auch die enge Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr hervorheben, das sich bei verschiedenen Gelegenheiten mit