

Zeitschrift:	Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Herausgeber:	Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung
Band:	14 (1954)
Rubrik:	Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1954

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>

vermag zufolge unserer schwachen Werbung der Ruf der Schweiz nicht mehr durchzudringen. Die Schweiz riskiert ihren bisherigen Vorsprung als klassisches und führendes Reiseland zu verlieren, wenn nicht kühne Entschlüsse gefaßt werden.

I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1954

1. Die Statistik des Fremdenverkehrs. In den Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten hat die eidgenössische Fremdenverkehrsstatistik im Jahre 1954 insgesamt 5 931 560 Ankünfte und 22 691 412 Logiernächte gezählt. Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Ankünfte um 128 447 oder 2,2 % und die Logiernächte um 285 710 oder 1,3 % zu. Von 1952 zu 1953 betrugen diese Zunahmen noch 7,5 resp. 3,4 %, was darauf hindeutet, daß sich die seit 1950 dauernd ansteigende Frequenzkurve nun stark zu verflachen beginnt.

Die Logiernächte ausländischer Gäste sind von rund 10,65 Millionen im Vorjahr auf rund 11,34 Millionen oder um 6,5 % während des Berichtsjahres gestiegen. Die Zunahme von 1952 auf 1953 betrug hingegen in diesem Sektor noch 10,4 %. Die Logiernächte im Binnenverkehr sind jedoch um rund 400 000 oder 3,4 % auf 11,35 Millionen zurückgegangen. Dieser Rückgang im Binnentourismus hat sich leicht verstärkt, er betrug von 1952 zu 1953 erst 2,4 %. Die Entwicklung der Frequenzen auf Grund der Ankünfte und Logiernächte in- und ausländischer Gäste für die Jahre 1951 bis 1954 ist die folgende:

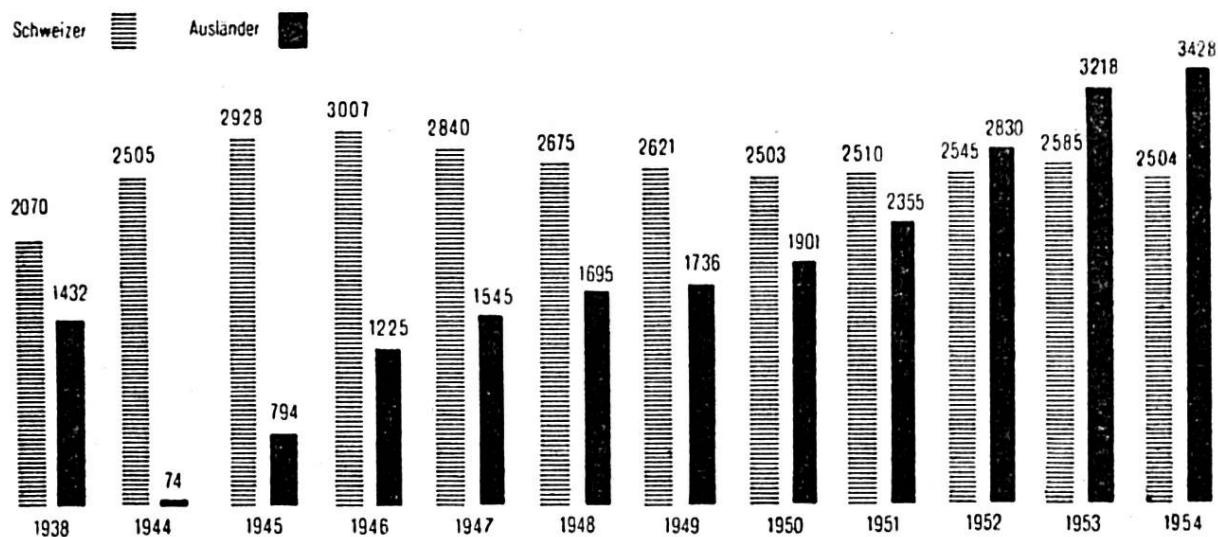
Ankünfte (Arrivées)

	1951	1952	1953	1954 ¹
Ausländer	2 357 678	2 830 138	3 217 715	3 427 900
Schweizer	2 513 261	2 544 587	2 585 398	2 503 660
Total	4 870 939	5 374 725	5 803 113	5 931 560

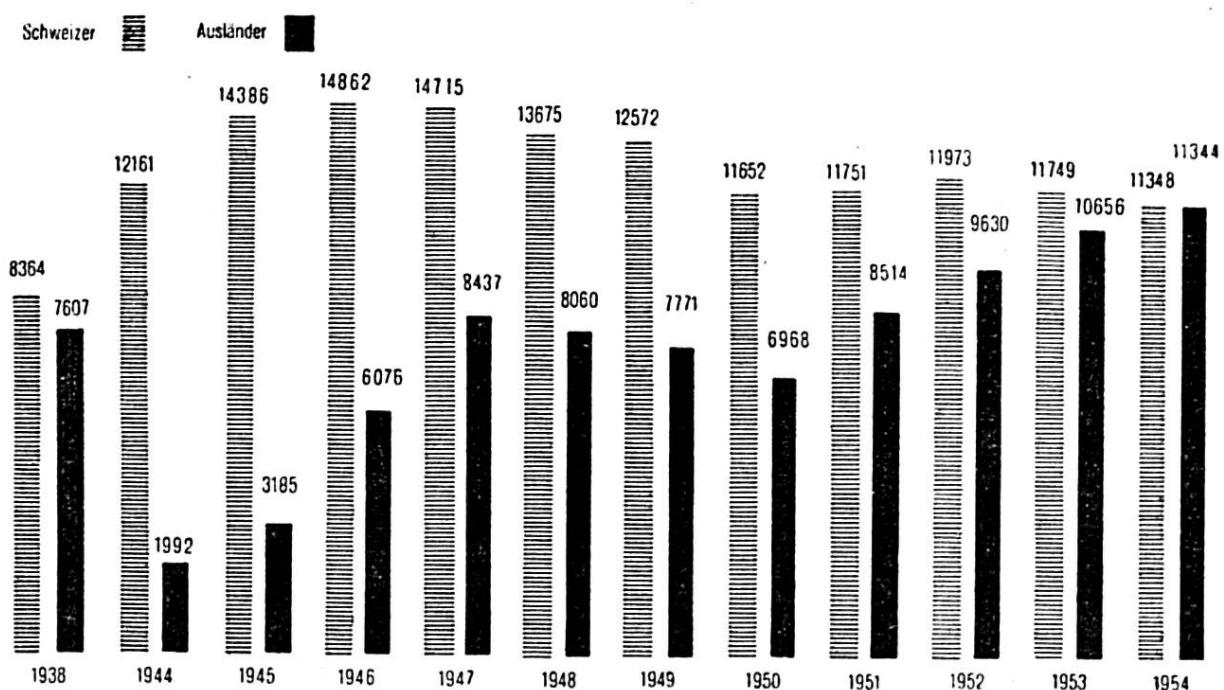
¹ Provisorische Ergebnisse

Entwicklung des Fremdenverkehrs, 1938, 1944—1954

Ankünfte in 1000



Logiernächte in 1000



Logiernächte

	1951	1952	1953	1954 ¹
Ausländer	8 519 228	9 629 689	10 656 398	11 343 850
Schweizer	11 773 990	11 972 546	11 749 304	11 347 562
Total	20 293 218	21 602 235	22 405 702	22 691 412

Die Menge der ausländischen Logiernächte deckt sich 1954 ziemlich genau mit derjenigen der inländischen, was bisher nur einmal, und zwar im Vorkriegs-Konjunkturjahr 1937 der Fall war, jedoch mit dem sehr wesentlichen Unterschied, daß heute diese Frequenzen um rund 40 % höher sind als damals. Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste in den Hotels und Pensionen betrug bei den Ausländern 2,95 Übernachtungen (1953: 2,94) und bei den Schweizern 3,75 Übernachtungen (3,76), ändert sich demnach gegenüber dem Vorjahr praktisch nicht. Unser Werbeslogan «Geruhsame Ferien» hat an Aktualität keineswegs eingebüßt.

In welchem Umfang sich der Zustrom ausländischer Gäste in unseren Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten pro 1954 und gegenüber den beiden vorangehenden Jahren entwickelt hat, geht aus folgender Tabelle hervor:

Logiernächte ausländischer Gäste 1952, 1953 und 1954¹

Nachbarländer der Schweiz	1952	1953	1954 ¹
Deutschland	1 572 462	2 056 679	2 424 078
Frankreich	1 614 043	1 796 938	1 967 082
Italien	659 465	671 659	719 595
Österreich	152 053	162 607	166 546
Andere europäische Länder			
Großbritannien/Irland	1 643 442	1 951 212	2 076 905
Niederlande	637 144	679 468	677 946
Belgien/Luxemburg	1 221 328	1 143 202	1 003 794
Schweden/Dänemark/Norwegen	252 396	315 793	307 559
Spanien/Portugal	104 117	110 550	118 023
Übrige	193 408	162 103	174 143

¹ Provisorische Ergebnisse

Überseeische Länder	1952	1953	1954 ¹
USA	875 696	934 537	931 876
Kanada/Mexiko/Mittelamerika .	72 775	76 857	91 176
Südamerika	188 282	185 411	201 854
Afrika	166 498	131 717	193 043
Asien/Australien	276 580	277 665	290 230

¹ Provisorische Ergebnisse

Den mengenmäßigen Frequenzerfolg des Jahres 1954 verdanken wir in erster Linie der erfreulichen Zunahme unserer Gäste aus Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Irland, deren Übernachtungen sich um 18 %, 9,5 %, 6,4 % und 7,1 % vermehrten. Deutschland konnte seine schon 1953 errungene Spitzenstellung noch verstärken und wies 1954 eine Menge an Logiernächten auf, welche vor dem Kriege das ungeteilte Land nur knapp erreicht hatte. Allgemein hat auch das gute Ergebnis des Reiseverkehrs aus Frankreich überrascht, trotz der wenig befriedigenden Devisenzuteilung. Die bis 1953 sehr günstig verlaufene Frequenzkurve des Reiseverkehrs aus den USA nach der Schweiz ist 1954 leider zum Stillstand gekommen. Infolge des Wegfalles der Sonderkredite ist die Lautstärke der schweizerischen Werbung in den USA schwach geworden und vermag gegenüber der verstärkten Konkurrenz nicht mehr durchzudringen. Davon profitieren nun andere europäische Länder; so haben die Logiernächte amerikanischer Gäste während des Berichtsjahres in Deutschland von 845 180 auf 982 240 (+ 16,2 %), in Österreich von 395 200 auf 432 400 (+ 9,4 %) und deren Einreisen in Italien von 505 600 auf 581 200 (+ 15 %), in Großbritannien von 178 800 auf 195 200 (+ 9,2 %) und in Frankreich von 410 000 auf 450 000 (+ 9,7 %) zugenommen. Auch der erhebliche Frequenzrückgang aus Belgien und Luxemburg (—12 %) und der eher stagnierende Reiseverkehr aus den Niederlanden und den skandinavischen Staaten dürfte – neben dem wie bei uns im Norden des Kontinents herrschenden schlechten Sommerwetter – auch auf die schwache Werbung zurückzuführen sein. Die etwas günstigeren Frequenzen aus einigen überseeischen Ländern und Ländergruppen, wie Südamerika und Asien, sind vor allem durch die Fußball-Weltmeisterschaften, sowie durch die Genfer Ostasienkonferenz bedingt. Dank höherer Devisenzuteilungen und Paßerleichterungen

sind nun auch wieder die Gäste aus Aegypten, Spanien und Südafrika vermehrt in Erscheinung getreten. Die Frequenzsteigerung aus Nordafrika (Tunesien, Algerien und Marokko) von über 130 % erfolgte überwiegend zu Gunsten der Sanatorien und Kuranstalten.

Im Berichtsjahre entfielen auf 100 ausländische Logiernächte 46,5 auf Gäste aus unseren Nachbarländern (1953: 44), 38,4 auf solche aus den anderen europäischen Ländern (41) und 15,1 auf Gäste aus überseischen Gebieten (15).

Das unstete Frühlingswetter, besonders aber der völlige Mangel an längeren Schönwetterperioden während der sommerlichen Hauptferienzeit hat sich vor allem zum Schaden der Berg- und Saisonhotellerie ausgewirkt, während die größeren Talstationen und hauptsächlich die Städte, welche ihren Gästen jederzeit Abwechslung und Unterhaltung zu bieten vermögen, leichte Frequenzzunahmen zu verzeichnen hatten. Wie sich die Logiernächte in den Hotels und Pensionen während des Berichtsjahres und im Vergleich mit 1953 auf die einzelnen Regionen verteilen und in welchem Ausmaße dort die verfügbaren Gastbetten besetzt werden konnten, zeigt die Tabelle auf nachfolgender Seite.

Es fällt in obiger Tabelle auf, daß trotz einer Zunahme der Logiernächte die prozentuale Besetzung der verfügbaren Betten in den Hotels und Pensionen sowohl gesamtschweizerisch, als auch in einzelnen Regionen resp. Kantonen leicht rückläufig war. Die Ursache davon ist in der Erhöhung des Gastbettenangebotes von 165 264 im Jahre 1953 auf 168 879 oder um 2,2 % während des Berichtsjahres zu suchen. Es trifft dies hauptsächlich auf das Wallis, die Ostschweiz, sowie auf die Städte Zürich und Bern, in geringerem Umfange auf das Gebiet des Genfersees, das Tessin, die Zentralschweiz und den Jura zu. Es handelt sich dabei vor allem um Erweiterungsbauten bestehender Betriebe, jedoch nur um relativ wenige Neubauten. Glücklicherweise wird in den eigentlichen Kur- und Saisongebieten bezüglich der Erweiterung des Bettenangebotes Zurückhaltung geübt.

2. Der Eisenbahnverkehr. Der Jahresfahrplan 1954/55 trat am 23. Mai in Kraft und wies wiederum namhafte Verbesserungen im internationalen Verkehr auf. Vom 1. Juni bis 19. September verkehrten neue

**Der Fremdenverkehr in Hotels und Pensionen, nach Regionen
in den Jahren 1953 und 1954¹**

Regionen Kantone	Logiernächte		Besetzung in % der verfügbaren Gastbetten	
	1953	1954	1953	1954
Graubünden	2 310 817	2 336 917	38,6	38,8
Berner Oberland	2 107 705	2 105 397	42,5	42,1
Zentralschweiz	2 400 435	2 455 854	36,7	37,2
Tessin	1 875 178	1 905 740	50,0	50,6
Wallis	1 152 041	1 190 500	39,8	38,9
Genfersee	2 771 800	2 906 311	59,5	61,4
Waadtländer Alpen . .	328 337	329 567	36,0	35,3
Jura	907 433	894 845	36,1	34,1
Ostschweiz	1 394 629	1 422 129	30,3	29,8
Mittelland Nordost . .	2 905 713	2 907 525	60,2	57,9
Mittelland West	875 750	899 586	35,3	35,8
Total	19 029 838	19 354 371	43,1	42,9

¹ Provisorische Ergebnisse

Triebwagenzüge Genève ab 09.37, Nice an 20.30 und Nice ab 08.30, Genève an 19.28, über Grenoble, Digne. In der Richtung nach Süden vermittelte der Zug 4 von Zürich den Anschluß in Genf, und in der Gegenrichtung bestand Anschluß an die Abendzüge 225 und 27 nach Basel und Zürich. Der zwischen Lausanne und Dijon verkehrende 48plätzige Dieseltriebwagen der SNCF wurde durch ein größeres und moderneres Triebfahrzeug ersetzt, das nun bis und ab Genf fährt. Der «Simplon-Orient-Expreß» erhielt auf der Strecke Paris-Mailand auch die dritte Wagenklasse. Die zur Entlastung des «Direct-Orient» dienenden Züge 36–43 verkehrten ab Paris bis Brig und vom 9. Juli bis 6. September. Mit der Neuorganisation des Verkehrs über Delle fielen die durchlaufenden Wagen Paris–Delle–Bern–Mailand ganz aus. Der bisher über Delle geleitete Schlafwagen Paris–Interlaken wurde auf Dijon–Les Verrières umgelegt. Über die nämliche Linie wurden während eines Teils des Jahres in der Nachtverbindung direkte Wagen

Paris–Bern–Mailand geführt. Die auf der Strecke Paris–Delle–Bern eingeführte Schnellverbindung (6 Std. 45 Min. für Paris–Bern) hat keine Fortsetzung nach Italien. Nur in der Richtung Mailand–Paris konnte der Zusammenschluß hergestellt werden. Die Verbindung bedingt Umsteigen in Bern und Belfort und führt auf französischem Gebiet nur Polsterklasse. Die Verhältnisse am Übergang Delle bleiben sehr prekär. Der «Arlberg-Orient-Expreß» führt nun durchgehend auch die 3. Klasse und wird außerhalb der eigentlichen Sommer- und Winterhochsaison mit den Nachtschnellzügen 49–48 Paris–Basel–Paris vereinigt. Der bisher in den Zügen 43/193–180/42 verkehrende Wagen 1./2. Klasse ging in die Züge 41/189 und 190/46 über, womit die Reisedauer Paris–Chur in beiden Richtungen eine Kürzung von $3\frac{1}{2}$ – $3\frac{3}{4}$ Stunden erfuhr. Der Verkehr England–Schweiz über Calais und Boulogne, sowie aus der Richtung Bruxelles–Ostende und Holland links des Rheins, erfuhr keine wesentliche fahrplantechnische Änderung. Der rechtsrheinisch verkehrende Holland–Italien-Expreß wurde in der Richtung Süd–Nord zur Verkürzung der Reisedauer auf Basel SBB ab 23.45 hinausgerückt. Für den Sommer-Abschnitt wurden eine neue Frühverbindung Basel–Rheinland–Holland und eine Spätverbindung in der Gegenrichtung eingelegt. Der «Skandinavien–Italien-Expreß» verkehrte zeitlich auf der Strecke Kopenhagen–Großenbrode–Basel und umgekehrt im wesentlichen unverändert. Dagegen wurde sein Aufenthalt in der Richtung Nord–Süd in Basel Bad. Bhf. durch Verlegung der deutschen Grenzkontrollen in den fahrenden Zug ab Freiburg i/Br. gekürzt. Das Entlastungszugspaar zum «Skandinavien–Italien-Expreß», das bisher über Nyborg–Fredericia führte, wurde als «Basel-Expreß» über die Großenbrode-Route umgeleitet, wo es während des ganzen Sommerabschnittes verkehrte. Die drei Städte-Schnellzüge Stuttgart–Zürich erhielten einheitliche deutsche Ausrüstung (neueste Leichtbauwagen). Sie wurden in der Richtung Nord–Süd um 24–32 Minuten und in der Gegenrichtung um 26–44 Minuten beschleunigt. Um eine wesentliche Beschleunigung der Verbindungen und auch eine Komfortsteigerung zu erzielen, wurde mit der Deutschen Bundesbahn vereinbart, zwei Städtezüge Genf–Zürich–München und zurück zu schaffen, die durchgehend aus Leichtstahlwagen der SBB bestehen und ganzjährig verkehren.

Im internen Verkehr erfuhr der Fahrplan kleine Verbesserungen. Den touristischen Bedürfnissen trägt er weitgehend Rechnung.

Auf Grund der definitiven Betriebsergebnisse beförderten die Schweizerischen Bundesbahnen während des Berichtsjahres 204,1 Millionen Reisende oder 1 Million mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1954 305,1 Millionen Franken oder 0,9 Millionen mehr als 1953. Diese Einnahmen sind die höchsten, welche seit Bestehen unserer Staatsbahn im Personenverkehr je erreicht worden sind.

Vom Ferien-Generalabonnement wurden 1954 17 310 mit 15tägiger und 1 915 mit 30tägiger Gültigkeit, total 19 225 (1953: 20 665) verkauft. Die 1954 verkauften Ferienbillette beziffern sich auf 594 423 oder 27 244 weniger als im Vorjahr.

Den von den SBB in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverwaltungen von Frankreich, Westdeutschland, Österreich, Italien und Dänemark organisierten vier internationalen Rundreisezügen ist auch 1954 ein voller Erfolg beschieden worden. Aus Deutschland, Italien, Österreich und Frankreich haben 16 Rundreisezüge die Schweiz berührt.

Die langen Schlechtwetterperioden während des Sommers haben leider die Betriebsergebnisse der dem Touristenverkehr vor allem dienenden Privatbahnen ungünstig beeinflußt. Nach der Statistik des Eidg. Amtes für Verkehr erzielten die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs pro 1954 Einnahmen aus dem Personenverkehr in der Höhe von 67,84 Millionen Franken (gleiche Epoche 1953: 68,85) und die Spezialbahnen (Zahnradbahnen und Standseilbahnen) solche von 17,1 Millionen (18,43).

Der Anteil des Tourismus an den Einnahmen aus dem Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs und der Spezialbahnen dürfte schätzungsweise für das Berichtsjahr wiederum den Betrag von rund 150 Millionen Franken erreicht haben. Im Ausland allein wurden für sämtliche schweizerische Transportanstalten (ohne Swissair) für rund 37 Millionen Franken Fahrausweise verkauft.

3. Der Straßenverkehr. Nach dem von der Oberzolldirektion bis 1953 angewendeten Berechnungssystem sind im Jahre 1954 insgesamt

1 655 819 ausländische Motorfahrzeuge in die Schweiz eingereist. Es sind dies 359 148 oder 27,7 % mehr als im Jahre zuvor. Es entfallen davon 1 609 345 Fahrzeuge auf den Fernverkehr (+ 28,2 %) und zwar 1 386 921 Personenwagen (+ 27,6 %), 174 503 Motorräder (+ 38,2 %) und 47 921 Autocars (+ 13,9 %). Mit 568 672 Fahrzeugen, was einer Zunahme von nicht weniger als 46,3 % entspricht, hat sich Deutschland nun an die Spitze aller eingereisten fremden Motorfahrzeuge gestellt. Es folgen: Frankreich mit 508 446 (+ 12,5 %), Italien mit 312 741 (+ 43,1 %), Belgien/Luxemburg mit 58 770 (+ 7,9 %), England/Irland mit 57 514 (23,1 %), die Niederlande mit 46 394 (+ 29,1 %), Österreich mit 40 543 (das jedoch einen Rückgang von 8,9 % aufweist), die drei skandinavischen Staaten Dänemark, Schweden und Norwegen mit 23 568 (+ 23,1 %), Afrika mit 15 904 (+ 12,8 %), Nord- und Südamerika mit 15 787 (+ 0,7 %), Spanien/Portugal mit 3 571 Fahrzeugen (+ 22,4 %) usw.

Nach dieser, der alten Berechnungsart, wurden die mit einem Triptyk einreisenden Fahrzeuge nur einmal, d. h. beim ersten Grenzübergang im Jahr, gezählt. So gestattet nur dieses Berechnungssystem einen Vergleich mit den Frequenzen früherer Jahre. Nach der ab 1. Januar 1954 eingeführten neuen Berechnungsart werden im Grenzverkehr erstmals auch die wiederholten Eintritte aufgeführt, womit sich die Gesamtzahl der Einreisen auf 5 185 875 Fahrzeuge erhöht, d. h. auf 2 561 078 aus Deutschland, 1 436 127 aus Frankreich, 461 895 aus Italien und 501 358 aus Österreich. Die obgenannten Zahlen für den touristisch besonders interessanten Fernverkehr bleiben somit nach der neuen Berechnungsart die gleichen.

Dank intensiv durchgeführten Schneeräumungsarbeiten durch die kantonalen Straßenämter hoffte man schon für die auf Mitte April fallenden Ostertage die nach Süden führenden Pässe Simplon, Gotthard und San Bernardino dem Verkehr übergeben zu können. Infolge eines plötzlich eingetretenen Wetterumsturzes ist dieser Versuch dann vereitelt worden, was viele Autotouristen zur Umstellung oder in ver einzelten Fällen zur Aufgabe ihrer Osterferienpläne zwang. Durch eine von den SBB am Gotthard und Simplon groß aufgezogene Transportorganisation konnte immerhin verhindert werden, daß die Automobilisten auf die Verwirklichung ihrer Reisepläne nach dem

Süden verzichten mußten. Anfang Juli konnten wegen einem unerwartet eingetretenen Schneefall einige Hochpässe nur noch mit Schneeketten befahren werden, und am 22. August mußte infolge Hochwasser nochmals eine vorübergehende Sperre verfügt werden.

Der von der PTT betriebene Europabus-Dienst wurde während des Berichtsjahres vom 15. Juni bis 15. September über die beiden Strecken Luzern–Brünig–Interlaken–Montreux und Luzern–Andermatt–Furka–Grimsel–Interlaken geführt.

Im Reisepostdienst der PTT-Verwaltung wurden während des Berichtsjahres 21 535 109 oder 433 368 Personen mehr befördert als im Vorjahr. Die Einnahmen stiegen um Fr. 244 816 auf Fr. 20 467 914. Die Frequenzen der Saisonlinien über die klassischen Alpenrouten litten unter dem schlechten Sommerwetter.

Am 30. September 1954 zählte man in der Schweiz 483 983 Motorfahrzeuge, das sind rund 52 000 oder 12 % mehr als am Stichtag des Vorjahrs. Dieser Bestand setzt sich aus 237 510 Personenwagen (+ 12 %), 46 038 Liefer- und Lastwagen (+ 7 %), 2 432 Autocars (+ 5,3 %) und 193 805 Motorräder, Roller und Fahrräder mit Hilfsmotor (+ 12,5 %) zusammen. Die Bestandesvermehrung ist nicht mehr ganz so groß wie in den letzten drei Jahren. Im Landesmittel trifft auf jeden 25. Einwohner ein Motorrad, einen Roller oder ein Fahrrad mit Hilfsmotor, auf jeden 21. ein Personenwagen und auf jeden 10. ein Motorfahrzeug. Ein internationaler Vergleich zeigt, daß in Europa nur noch Schweden stärker motorisiert ist als die Schweiz.

4. Der Luftverkehr. Am Betrieb des internationalen Flugliniennetzes der Schweiz waren neben unserer nationalen Luftverkehrsgeellschaft Swissair 18 ausländische Unternehmungen beteiligt. Auf diesem Netze wurden 1954 total 36 810 Kursflüge (1953: 31 444) durchgeführt und dabei 879 936 Passagiere (756 175), 5 717 Tonnen Post (4 979) und 12 471 Tonnen Fracht (12 195) befördert. Die Menge der geleisteten Passagierkilometer betrug 679 Millionen oder 117 Millionen mehr als im Jahre zuvor. Der Anteil der Swissair betrug an diesen Leistungen und Frequenzen 25 795 Kursflüge (19 801), 544 838 Passagiere (404 229), 2 909 Tonnen Post (2 202) und 6 089 Tonnen Fracht (4 931), sowie 452 Millionen Passagierkilometer (328). Im

gewerbemäßigen Bedarfsverkehr wurden von schweizerischen und ausländischen Unternehmungen in 32 115 Flügen (25 861) 83 457 Passagiere (68 028), 105 Tonnen Post (136) und 1 572 Tonnen Fracht (1 409) befördert. Im Privatflugwesen (Sport und Touristik) notierte man 167 032 Flüge (141 316) mit 55 985 Passagieren (57 023). Der Umsatz der Swissair überschritt im Jahre 1954 erstmals in der Geschichte des Unternehmens die 100-Millionen-Ziffer und erreichte 111 Millionen Franken, verglichen mit 86,6 Millionen im Jahre zuvor.

Abgesehen von der am 27. Mai in Betrieb genommenen, einmal wöchentlich in beiden Richtungen betriebenen neuen Swissair-Linie Zürich–Genf–Lissabon–Dakar–Recife–Rio de Janeiro–Sao Paulo und des neuen Swissair-Frachtkurses Zürich–Basel–New York, traten auf dem internationalen Liniennetz der Schweiz während des Berichtsjahres nur wenig Änderungen ein. Wir erwähnen davon einen Direktkurs Genf–Madrid der Swissair, die Einschaltung von Basel auf einem Kurs Zürich–Paris, einen neuen Kurs der KLM via Zürich nach Johannesburg, einen dritten Kurs der Air India zwischen Genf und Bombay, einen zweiten Kurs der KLM nach Curaçao via Zürich, einen zweiten Kurs der SAS nach Tokio, sowie die neue Air-France-Linie Casablanca–Marseille–Basel, mit Verlängerung ab 1. November nach Strasbourg.

Die zivile schweizerische Luftflotte setzte sich Ende 1954 aus 619 Einheiten (1953: 614) zusammen, und zwar aus 449 Motorflugzeugen (441), 4 Heliocoptern (2) und 166 Segelflugzeugen (171). Das Flugpersonal bestand im gleichen Zeitpunkt aus 1 837 Piloten von Motorflugzeugen (1 529), 977 Flugschülern (818) und 419 Segelflugpiloten (415).

II. Beziehungen zu Behörden, Verkehrsinteressenten und anderen Organisationen

Tief bewegt und dankbar möchten wir auch an dieser Stelle des verstorbenen Chefs des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrat Dr. h. c. J. Escher, gedenken, der auch während seines letzten Amts- und Lebensjahres dem Fremdenverkehr im allgemeinen