

Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1953

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung**

Band (Jahr): **13 (1953)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

teilung für die Bewohner der benachbarten und nahen Departemente mit 50 sFr. beizubehalten.

Zu den positiven Faktoren, die zu einer weiteren Vermehrung der Frequenzen im Sektor des Ausländerverkehrs geführt haben, dürfen wir aber auch die günstige Preislage der Schweiz zählen. Preiserwägungen beeinflussen wieder in entscheidendem Maße den Umfang und die Richtung des internationalen Touristenstromes. In einem Bericht der OECE wird darüber treffend folgendes gesagt: «Bientôt, semble-t-il, la considération des prix restera le seul obstacle à l'expansion du tourisme de provenance lointaine (américaine) ou autre (européenne), et l'insuffisance d'hébergement ou de transport, ainsi que les formalités administratives, cesseront d'être gênantes.» Dieser Zustand ist für die Schweiz tatsächlich eingetreten: Die Klagen, wir seien ein teures Reiseland, sind heute praktisch verschwunden; im Gegenteil, zahlreich sind sogar die spontanen Äußerungen fremder Gäste, daß unser Land billiger als manches andere sei, wenn man die Qualität des in der Schweiz dem Touristen Gebotenen mitberücksichtigt. Wie sich das auswirkt, zeigt unsere französische Kundschaft, die trotz geringerer Devisenabgabe zugenommen hat.

Die auf 1. Dezember von unseren Behörden verfügte Aufhebung des Visazwanges im deutsch-schweizerischen Reiseverkehr ist von allen touristischen Interessenten unseres Landes mit großer Genugtuung aufgenommen worden – Westdeutschland hatte auf die Visapflicht für die Angehörigen der OECE-Länder schon im Laufe des Sommers einseitig verzichtet.

I. Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Jahre 1953

1. Die Statistik des Fremdenverkehrs. In den Hotels, Pensionen, Sanatorien und Kuranstalten hat die eidg. Fremdenverkehrsstatistik im Jahre 1953 insgesamt 5 781 752 Ankünfte und 22 326 654 Logiernächte gezählt. Gegenüber dem Vorjahre nahmen die Ankünfte um

407027 oder 7,5 % und die Logiernächte um 724419 oder 3,4 % zu. Die ausländischen Logiernächte sind von rund 9,63 Millionen im Vorjahre auf rund 10,64 Millionen oder um 10,4 % gestiegen, wogegen diejenigen des Binnenverkehrs mit rund 11,69 Millionen einen Rückgang von 2,4 % aufweisen. Für das Vorkriegsjahr 1938 sowie für die Jahre 1951, 1952 und 1953 gibt die eidg. Fremdenverkehrsstatistik folgende Gesamtfrequenzzahlen bekannt:

Gäste (Arrivées)

	1938	1951	1952	1953 ¹
Ausländer	1 432 657	2 357 678	2 830 138	3 210 853
Schweizer	2 069 789	2 513 261	2 544 587	2 570 899
Total	3 502 446	4 870 939	5 374 725	5 781 752

Logiernächte

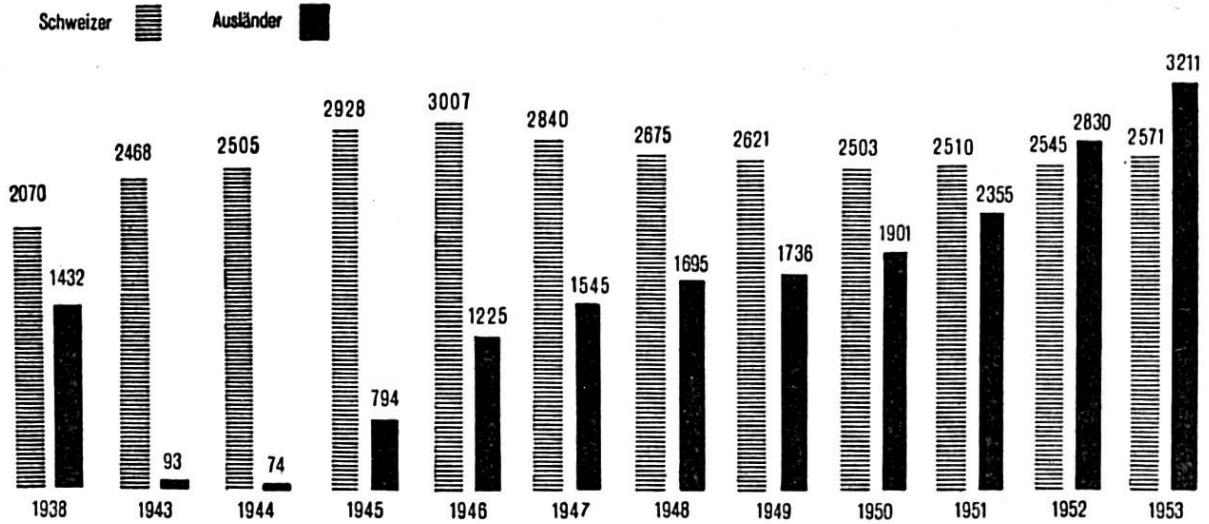
Ausländer	7 607 200	8 519 228	9 629 689	10 637 328
Schweizer	8 363 725	11 773 990	11 972 546	11 689 326
Total	15 970 925	20 293 218	21 602 235	22 326 654

¹ Provisorische Ergebnisse

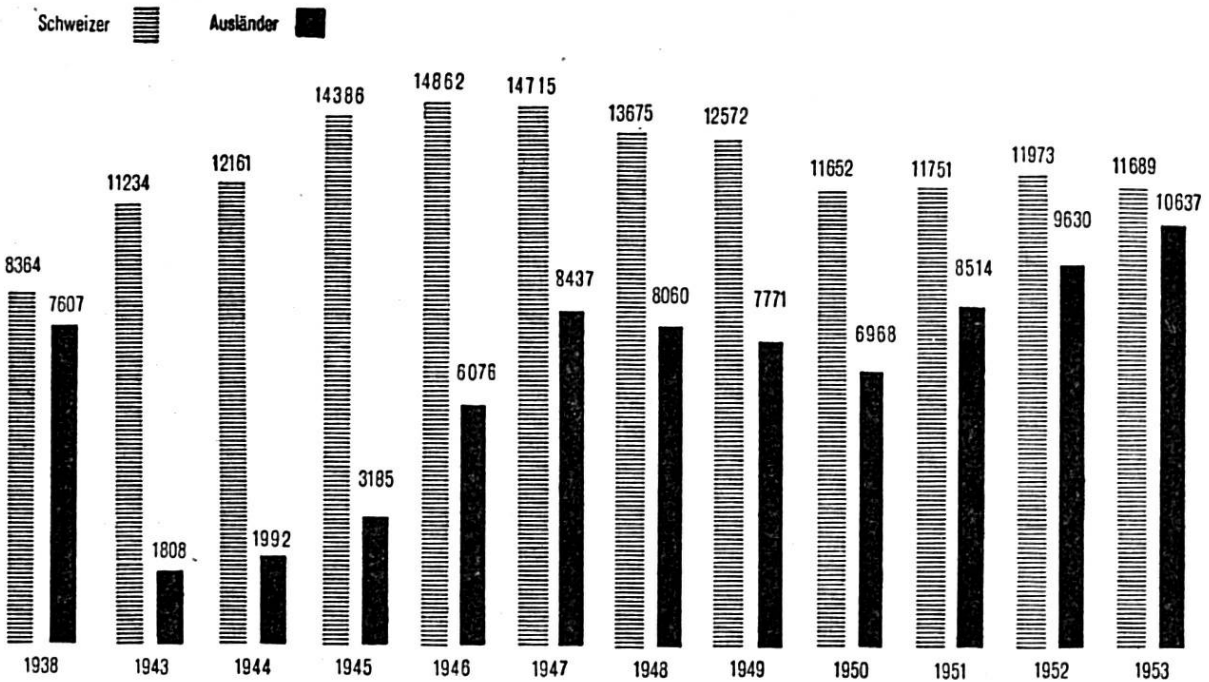
Mit einer Gesamtfrequenz von 22,3 Millionen Übernachtungen pro 1953 ist zwar das Rekordergebnis von 23,2 Millionen des Jahres 1947 nicht ganz erreicht worden. Dieses letztere verdankten wir bekanntlich vor allem dem damals weit über dem Durchschnitt stehenden Binnenverkehr mit rund 14,75 Millionen Logiernächten – Auslandsferien von Schweizern waren 1947 noch nicht «en vogue» –, wogegen im Sektor des Ausländerverkehrs mit 8,45 Millionen der Anteil britischer Gäste (etwa 3 Millionen Logiernächte) weit über dem Durchschnitt hoch war. 1953 hingegen stabilisierte sich der Binnen-

Entwicklung des Fremdenverkehrs 1938, 1943—1953

Ankünfte in 1000



Logiernächte in 1000



verkehr bei rund 11,7 Millionen Logiernächten, wogegen der Ausländerverkehr mit rund 10,64 Millionen die bisher höchste Frequenz erreichte.

Im Berichtsjahre entfielen auf 100 Logiernächte 48 auf ausländische und 52 auf inländische Gäste, gegenüber 45 bzw. 55 im Vorjahre. Die mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste in den Hotels und Pensionen betrug bei den Ausländern 2,94 Tage (1952: 2,96), bei den Inländern 3,76 Tage (3,86). Unsere Mahnung «Geruhsame Ferien» bleibt nötiger als je, um die rastlos weiter drängenden Gäste der Schweiz zum Verweilen einzuladen.

Im Binnenverkehr trat, wie schon bemerkt, wiederum ein leichter Rückgang ein, der weniger auf eine weitere Zunahme von Auslandsreisen von Schweizern als auf das schlechte Wetter im Juni und Juli, auf den Schneemangel an Weihnachten sowie auf den Umstand zurückzuführen sein dürfte, daß 1953 die Kleinbetriebe mit weniger als 5 Betten außerhalb der Städte und der Fremdenorte aus der statistischen Meldepflicht entlassen wurden. An den Logiernächten gemessen steht der Binnenverkehr heute immer noch um fast 40 % über dem Niveau des Jahres 1938.

In welchem Umfang sich der Zustrom ausländischer Gäste pro 1953 und gegenüber 1952 und dem letzten ganzen Vorkriegsjahr 1938 entwickelt hat, geht aus folgender Tabelle hervor:

Logiernächte ausländischer Gäste 1938, 1952 und 1953

Nachbarländer der Schweiz	1938	1952	1953 ¹⁾
Deutschland	1 593 107 ²⁾	1 572 462	2 053 289
Frankreich	939 342	1 614 043	1 793 953
Italien	299 476	659 465	669 188
Österreich	57 779 ³⁾	152 053	162 396

1) Provisorische Ergebnisse

2) Ab 1. April inkl. Österreich

3) Bis 1. März

Andere europäische Länder			
Großbritannien/Irland	2 127 848	1 643 442	1 947 968
Niederlande	991 830	637 144	678 291
Belgien/Luxemburg	385 283	1 221 328	1 140 284
Schweden/Dänemark/Norwegen	96 589	252 396	315 129
Spanien/Portugal	108 278	104 117	110 254
Übrige	432 708	233 885	208 089
Überseeische Länder			
Vereinigte Staaten/Kanada . .	314 659	917 050	977 632
Mittelamerika/Mexiko	13 400	31 421	33 083
Südamerika	76 907	188 282	184 627
Afrika	82 645	166 498	131 328
Asien/Australien	87 348	236 103	231 807

Im Berichtsjahr entfielen auf 100 ausländische Logiernächte 44 auf Gäste aus unseren Nachbarländern (1952: 41,5), 41 auf solche aus den anderen europäischen Ländern (42,5) und 15 auf Gäste aus überseeischen Gebieten (16).

Was bedeuten, volkswirtschaftlich betrachtet, diese Frequenzen?

Sie bedeuten, daß das im schweizerischen Fremdenverkehrsgewerbe und seinen Hilfsbetrieben investierte Kapital von schätzungsweise 6,5 Milliarden Franken wiederum mit jährlichen Einnahmen in der Höhe von rund 1,6 Milliarden fruktifiziert werden konnte und damit den Wohlstand des Landes gewaltig förderte. Sie bedeuten weiter, daß etwa 120 000 Personen, welche im Fremdenverkehr ständig beruflich tätig sind, sowie 30 000 Saisonangestellten, samt ihren Familien, Arbeit und Verdienst gesichert werden konnte.

Von den über 700 Millionen Franken, welche allein die Hotellerie pro Jahr vereinnahmte, flossen Millionenbeträge weiter in die zahllosen Kanäle unserer Volkswirtschaft, so in die Landwirtschaft, in das Baugewerbe, in die Industrie, in den Groß- und Detailhandel sowie in das Kleingewerbe. Davon kommen den Berggegenden allein rund 260 Millionen Franken zugute, womit der Fremdenverkehr zur besten Hilfe unserer Gebirgsbevölkerung wird. So ist jeder Schweizer irgendwie Nutznießer des Tourismus. Anlässlich der Tagung der Organisation

der Vereinigten Nationen für Ernährung und Landwirtschaft (FAO) wies Bundesrat Dr. Rubattel auf die Entvölkerung der Bergtäler hin und bezeichnete die Förderung des Fremdenverkehrs als eine der Maßnahmen, dieser Tendenz wirksam begegnen zu können.

Aber auch die öffentliche Hand, Bund, Kantone und Gemeinden, ziehen aus dem Tourismus durch Steuern aller Art, Zölle, Gebühren, Patente und Lizenzen, verkaufte Fahrausweise der öffentlichen Transportanstalten, Landtaxen usw. alljährlich Beträge, die auf mindestens 300 Millionen Franken geschätzt werden können.

Die Aufwendungen für die nationale Verkehrswerbung sind deshalb überaus produktiv angelegte Gelder.

2. Der Eisenbahnverkehr. Der am 17. Mai in Kraft getretene Jahresfahrplan 1953/54 brachte beachtenswerte Verbesserungen im internationalen Verkehr. So konnte eine frühere Ankunft des Triebwagenszuges 717 von Lyon in Genf erreicht und damit der Anschluß an den Abendschnellzug 29 nach Zürich erzielt werden. Der Simplon-Orient-Express wurde zwischen Paris und Athen um 6 Stunden beschleunigt. Auch in der umgekehrten Richtung konnte ungefähr ebensoviel an Fahrzeit eingespart werden. Die Verkehrsdauer des im Vorjahre für die Sommerhochsaison eingeführten Entlastungspaares 36-43 Paris-Mailand-Paris konnte etwas ausgedehnt werden. Sodann wurde die mit gutem Erfolg auf den Winterfahrplan 1952/53 eingeführte Triebwagenverbindung von Lausanne nach Dijon am Morgen bzw. in umgekehrter Richtung am Abend, mit unmittelbarem Anschluß nach und von Paris (Reisedauer 5½ Std.), unverändert in den Jahresfahrplan 1953/54 übernommen.

Um zwischen Mailand und Brüssel wie in der Gegenrichtung eine Verbindung ohne Nachtfahrt einzurichten, wurde auf der Gotthardlinie der neue rasch geführte Morgenschnellzug 59 eingelegt und der Schnellzug 32 Basel-Brüssel um rund eine Stunde hinausgerückt. Eine Späterlegung des Tagesschnellzuges 34 Basel-Amsterdam über Maastricht und den Haag über Brüssel um annähernd 2 Stunden ermöglichte es, den Anschluß von den Frühschnellzügen von Luzern, Zürich und Bern aufzunehmen. Weil noch die nötigen Triebwagen fehlen, konnte der Wunsch der SBB, eine Schnelltriebwagenverbindung Amster-

dam–Basel–Amsterdam zu schaffen, leider nicht verwirklicht werden.

Im Verkehr mit Holland und dem Rheinland waren an wesentlichen Verbesserungen zu verzeichnen: eine Beschleunigung um $1\frac{3}{4}$ Std. des «Holland-Italien-Expresß» zwischen Amsterdam und Rom, die Abtrennung des Zweiges Dortmund von diesem Expresß, unter selbständiger Durchführung als Züge D208–D207 mit durchlaufenden Wagen Dortmund–Chur und Brig über Delémont–Biel, der Ausbau der Züge F10/F9 Hoek van Holland–Basel (neu Rheingold-Expresß) zur durchgehenden Verbindung bis und ab Rom, die Einlage des neuen Morgenzuges D372 Köln–Basel und des Nachmittagszuges D371 nach Köln sowie eine beträchtliche Beschleunigung der Tagesschnellzüge D270–D269 zwischen Dortmund und Basel.

Die Umleitung des «Skandinavien-Italien-Expresses» über Gedser–Großenbrode–Lübeck–Hannover gestattete, die Reisedauer zwischen Kopenhagen und Rom wesentlich zu kürzen und im besondern die Verkehrszeiten für Rom angenehmer zu gestalten. Damit im Zusammenhang konnte für das Entlastungspaar D412–D411 (Kopenhagen)–Flensburg–Basel ein wesentlich besserer Fahrplan vorgesehen werden. Die mit modernen Diesel-Schnelltriebwagen geführten Züge Ft 78/77 Frankfurt/M.–Basel–Frankfurt/M. wurden unter der Bezeichnung «Helvetia-Expresß» bis und ab Zürich ausgedehnt. Seit Anfang Oktober wurde ihr Ausgangs- bzw. Endpunkt sodann nach Hamburg verlegt.

Beim Übergang Schaffhausen blieben die vier Schnellzugsverbindungen nach und von Stuttgart bestehen, doch konnten die Halte in Singen und Schaffhausen des Zuges D8/270 gekürzt werden.

Für die mit den SBB-Zügen 18, bzw. 491 von und nach München via St.Margrethen vermittelten Verbindungen konnte eine Beschleunigung von je rund einer Stunde erzielt werden.

Dank der Elektrifikation der Strecke Linz–Wien und der Abkürzung einiger Halte konnte der «Arlberg-Orient-Expresß» weiter beschleunigt werden. Er trifft etwa eine halbe Stunde früher in Wien ein und kann in der Gegenrichtung diese Stadt 30 Minuten später verlassen. Zur Entlastung dieses Zuges und zur Verbesserung der Verbindungen in 3. Klasse wurden die Saisonzüge 81–96 ganzjährig bis und ab Wien durchgeführt und zweckentsprechend angepaßt.

Im internen Verkehr erfuhr der Fahrplan keine irgendwie nennenswerten Änderungen. Er läßt, was die touristischen Belange betreffen, kaum noch irgendwelche Wünsche offen.

Auf Grund der definitiven Betriebsergebnisse beförderten die Schweizerischen Bundesbahnen während des Berichtsjahres 203,5 Millionen Reisende oder 2,9 Millionen weniger als im Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1953 304,2 Millionen Franken oder 4,4 Millionen mehr als 1952. Diese Einnahmen sind die höchsten, welche seit Bestehen unserer Staatsbahn je erreicht worden sind. Vom Ferien-Generalabonnement wurden 1953 18643 mit 15-tägiger und 2022 mit 30tägiger Gültigkeit, total 20665 (1952: 21740) verkauft. Die 1953 verkauften Ferienbillette beziffern sich auf 619453 oder 17558 mehr als im Vorjahr.

Den vor zwei Jahren erstmals von den SBB sowie den Eisenbahnverwaltungen Frankreichs, Italiens, Westdeutschlands, Österreichs und Belgiens organisierten Rundreisezügen ist auch 1953 ein voller Erfolg beschieden worden.

Auch die schweizerischen Privatbahnen, insbesondere die sogenannten Fremdenverkehrsbahnen, konnten aus der allgemein günstigen Reisekonjunktur des Berichtsjahres in erfreulichem Maße profitieren.

Der Anteil des Tourismus an den Einnahmen aus dem Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs und der Spezialbahnen beträgt schätzungsweise für das Jahr 1953 rund 150 Millionen Franken. Allein im Ausland wurden für sämtliche schweizerischen Transportanstalten (ohne Südbair) für rund 36 Millionen Franken Billette verkauft.

3. Straßenverkehr. 1953 fuhren 1296671 fremde Motorfahrzeuge zu einem vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz ein; es sind dies 225172 Motorfahrzeuge oder 21 % mehr als während des Vorjahres. Zieht man von der Gesamtzahl die Fahrzeuge des Grenzverkehrs und die Lastwagen ab, so verbleiben 1255451 fremde Motorfahrzeuge des sogenannten Fernverkehrs mit vorwiegend touristischem Charakter, die unseren Fremdenverkehr in erster Linie interessieren. Diese setzen sich aus 1087106 Personenwagen (+ 21 %), 126273 Motorrädern

(+ 39 %) und 42 072 Autocars (+ 1 %) zusammen. Während bei den eingereisten Personenwagen und Motorrädern neue Rekorde erreicht wurden, bleibt die Zahl der die Schweiz besuchenden fremden Autocars eher stabil. So reisten im Spitzenjahr 1950 592 Cars mehr ein als 1953.

Rechnet man mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 75 Litern Benzin pro eingereistem Personenwagen und Autocar und 50 Litern pro Motorrad, so erwachsen aus dem Benzinkonsum fremder Motorfahrzeuge dem Bund Einnahmen in der Höhe von rund 27 Millionen Franken und den Tankstellen solche von rund 13,4 Millionen. Nimmt man zu diesem Betrage noch die Ausgaben für Öl, Garagebenützung, Reparaturen usw. hinzu, so dürften dem einheimischen Garagegewerbe durch den ausländischen Motorfahrzeugverkehr jährlich mindestens 20 Millionen Franken zufließen.

Die Alpenstraßen wurden im Frühling und Frühsommer zu den üblichen Terminen für den Verkehr freigegeben. Wegen des anormal milden Herbstes blieben sie hingegen fast bis Weihnachten offen.

Dank dem Fortschritt im Ausbau unserer Alpenstraßen konnten die touristisch wichtigen Strecken Amsteg-Göschenen, Meiringen-Innertkirchen-Sustenpaß-Wassen, Thun-Gunten-Interlaken, Martigny-Orsières-Großer St. Bernhard, Siders-Montana und Brig-Gletsch für den Verkehr mit Autocars bis zu 2,5 m Breite ab Ende Mai 1953 freigegeben werden.

Von Mitte Juni bis Mitte September war die Schweiz erneut mit dem Netz der internationalen Autobuslinien, welche von den europäischen Eisenbahnverwaltungen unter dem Namen «Europa-Bus» organisiert sind, durch die von der PTT betriebene Strecke Basel-Luzern-Interlaken-Montreux mit täglichem Anschluß via Simplon nach Stresa und Mailand verbunden.

Am 30. September 1953 zählte man in der Schweiz 432 000 Motorfahrzeuge (ohne diejenigen der Armee und die Landwirtschaftstraktoren), das sind rund 56 000 oder 15 % mehr als am Stichtag des Vorjahres. Dieser Bestand setzt sich aus 217 000 Personenwagen – einschließlich 5 400 Personenwagen zum Warentransport –, 23 100 Last- und 14 300 Lieferungswagen, 2 300 Autobussen und Autocars und 1 100 Industrietraktoren, ferner aus 78 000 Motorrädern, 57 000

Rollern und 37 000 Fahrrädern mit Hilfsmotor zusammen. Die Roller vermehrten sich um 45 % und die Personenwagen um 12,5 %. Jeder elfte Einwohner der Schweiz besitzt heute ein Motorfahrzeug. Damit ist die Schweiz das am stärksten motorisierte Land Europas geworden, und der inländische Motortourismus gewinnt an Bedeutung. Jeder Besitzer eines Motorfahrzeuges ist von den 52 Sonntagen eines Jahres im Durchschnitt an mindestens 10 unterwegs. Bei einem Gesamtbestand von rund 391 000 Personen-Motorfahrzeugen ergeben sich annähernd 4 Millionen Ausflugstage. Wenn nur 5 Fr. an Konsumationen pro Insasse jedes Fahrzeuges angenommen werden, errechnet sich für das Gastgewerbe durch den inländischen Motortourismus ein Umsatz von rund 60 Millionen Franken im Jahr.

4. Luftverkehr. Die Gesamtlänge des konzessionierten Flugliniennetzes der Schweiz betrug am 1. Juli 1953 196 659 km oder rund 25 000 km mehr als im Vorjahre. Davon entfallen 34 791 km auf die Swissair-Linien und die mit schweizerischer Beteiligung betriebenen Strecken und 161 868 km auf Linien fremder Gesellschaften. Am Betrieb dieses Netzes waren insgesamt 18 ausländische Gesellschaften beteiligt. 1953 wurden von der Swissair und den fremden Gesellschaften total 35 139 Kursflüge (1952: 30 542) durchgeführt und dabei 858 508 Passagiere (648 089), 5508 Tonnen Post (4770), 12 366 Tonnen Fracht (10 184) und 15 581 Tonnen Gepäck (13 152) befördert. Die Menge der geleisteten Personenkilometer betrug 654,5 Millionen oder 72,6 Millionen mehr als im Vorjahre. Die am 1. April auf dem europäischen Liniennetz eingeführte verbilligte Touristenklasse brachte sowohl der Swissair als auch den meisten anderen Fluggesellschaften einen erheblichen Verkehrsaufschwung. Im gewerbsmäßigen Verkehr außer den Linien, dem sogenannten Bedarfsverkehr, wurden 54 616 Flüge ausgeführt und dabei ab schweizerischen Flugplätzen 50 514 Passagiere (14 975) befördert. Im Privatflugwesen notierte man pro 1953 141 316 Flüge oder 50 491 mehr als 1952. Nach einigen Jahren des Rückganges zeigt sowohl der Bedarfsverkehr (Rund- und Taxi-flüge) als auch das Privatflugwesen wieder ansteigende Tendenz.

Auf dem Flugliniennetz selbst sind während des Berichtsjahres keine großen Änderungen eingetreten. Im Sommer führte die Swissair

erstmal 5 Wochenkurse nach New York, davon 2 über Frankfurt, durch; am 8. Juni zog sie Beirut in ihr Streckennetz ein und eröffnete am 16. Mai einen zweiten Kurs auf der Strecke Schweiz–Athen–Istanbul. Die belgische Gesellschaft Sabena nahm ab Mai in Genf eine Zwischenlandung auf ihrer Linie nach dem Kongo vor, während die amerikanische TWA einen Kurs New York–Zürich bis Colombo (Ceylon) verlängerte.

Im Herbst erhielt die Swissair drei neue Langstreckenflugzeuge Douglas DC-6B, womit sie nun insgesamt sechs dieses modernen Typs besitzt. Außerdem hat sie ihren Flugzeugbestand durch drei weitere Convair 240 für kontinentale Strecken erweitert.

Unter starker internationaler Beteiligung fand Ende August die Einweihung des Flughofes Kloten, des modernsten Stationsgebäudes Europas, statt. Durch die Eröffnung der Westost- und der Nordsüdpiste von 1600×60 m bzw. von 2370×60 m Länge ist die erste Ausbautetappe des Flughafens Basel/Mülhausen nunmehr vollendet worden. Die Flugsicherungsanlagen der Flughäfen Genf und Zürich sind durch die Inbetriebnahme von Radaranlagen ergänzt worden.

Der Bestand an immatrikulierten Motorflugzeugen in der Schweiz betrug Ende 1953 443 Einheiten oder 17 Einheiten mehr als vor Jahresfrist. Der private Sport- und Touristikflugbetrieb einschließlich Schulung führte während des Berichtsjahres 77344 Flüge durch.

5. Schiffsverkehr. Bedingt durch einen ausgesprochenen Schlechtwetter-Frühsommer schien das Berichtsjahr, nach einem hoffnungsvollen Frühlingsauftakt, zunächst mit einem starken Frequenz- und Einnahmeausfall für die 10 schweizerischen Dampfschiffahrtsunternehmen auf unseren Seen abschließen zu wollen. Diese Annahme wurde jedoch durch einen Schönwetter-Herbst nicht nur korrigiert, sondern es konnten gegenüber dem Vorjahre sogar noch etwas höhere Verkehrsergebnisse erzielt werden. Genaue Zahlen über die Frequenzen und Einnahmen pro 1953 waren bei der Drucklegung dieses Berichtes noch nicht erhältlich.