

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Verkehrszentrale  
**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale  
**Band:** 43 (1983)

**Rubrik:** Verkehr, Gastgewerbe, Sozialtourismus

#### **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:** 17.01.2026

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

## Verkehr

### Schweizerische Bundesbahnen

Der auf Anfang 1983 erwartete Konjunkturaufschwung blieb aus, und die gedrückte Wirtschaftslage wirkte sich vor allem in der ersten Jahreshälfte negativ auf den SBB-Güterverkehr aus. Das Gesamtergebnis der SBB blieb daher im Berichtsjahr um 95 Mio. Franken unter dem Voranschlag.

Mit 3 589 Mio. Franken übertraf es indessen das Ergebnis von 1982 um 4,3% und vermochte so den um 3,7% gestiegenen Aufwand wettzumachen.

Etwas erfreulicher entwickelte sich trotz des enormen Konkurrenzdruckes der Strasse der SBB-Personenverkehr. Mit 216,3 Mio. wurden praktisch gleich viel Reisende befördert wie im Vorjahr; die Verkehrsleistungen stiegen dank der grösseren Reiseweite um 1,2% und erreichten 9 100 Mio. Personenkilometer.

Der Gesamtertrag aus dem Personenverkehr betrug 1 088 Mio. Franken, das heisst 7,5% mehr als 1982. Der Mehrertrag ist weitgehend den durchgeführten Tarifanpassungen zuzuschreiben. Der Binnenverkehr schnitt etwas weniger erfolgreich ab als der internationale Verkehr.

Die für den Tourismus besonders wichtigen Massnahmen und Angebote können wie folgt kommentiert werden:

Das Ferienbillett wurde im Mai 1983 aufgehoben. An seiner Stelle werden den Kunden  $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnemente und im Ausland auch die «Schweizer Ferienkarte» angeboten.

Die Geltungsdauer der schweizerischen Retourbillette und Rundfahrtbillette wurde für Entfernungen von über 36 km von 10 Tagen auf 1 Monat erhöht. Dies erleichtert die Beratung und den Ver-

kauf und erspart den Kunden den Kauf von Verlängerungsbilletten. Gleichzeitig wurde ein neues Rundfahrtbillett eingeführt, mit dem wie beim früheren Ferienbillett beliebige Rundfahrten zusammengestellt werden können. Für den Pauschalverkehr der Reiseveranstalter aus dem Ausland wurde zudem ein besonderes  $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnement «Pauschal» geschaffen. Alle diese Massnahmen trugen dazu bei, die Aufhebung des Ferienbillettes besser auszugleichen.

Mit zwei einjährigen Marktversuchen wird gegenwärtig die preisliche Beeinflussbarkeit des Marktes abgeklärt:

- **Abendbillette:** Auf 12 Versuchsstrecken des Nahverkehrs wird seit Mai 1983 auf den Retourbilletten ab 18.00 Uhr eine Ermässigung von 50% gewährt.
- **Minigruppen:** Minigruppen ab 3 Personen wird seit November 1983 eine Ermässigung von 20% gewährt. Damit sollen diese besonders autoanfälligen Kleingruppen zum Umsteigen auf die Bahn bewogen werden.

Seit Herbst 1983 verkehren ganze IC-Züge mit neuem SBB-Rollmaterial, den Einheitswagen IV. Diese vollklimatisierten, bequemen Wagen zeichnen sich durch hervorragende Laufruhe aus und haben in kurzer Zeit die Gunst des Publikums erobert.

Besonders konkurrenzgefährdet ist der Gruppenreiseverkehr. Er hat erneut leicht abgenommen; die Einnahmen konnten trotzdem leicht gesteigert werden.

Von den  $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnementen «Elite» wurden 147 000 oder 42% mehr verkauft als 1982. In dieser Zahl kommt die Aufhebung des Ferienbillettes zum Ausdruck. Dagegen wurden nur noch 346 000 Seniorenabonnemente (-5%) und 137 000 Junio-

renabonnemente (-6%) sowie 1069000 Tageskarten zu  $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnementen (-14%) verkauft. Der Rückgang ist teils preisbedingt und teils auf andere Angebote zurückzuführen, so z.B. auf die «Rail Europ Senior» im Ausland und die ermässigten Billette für Studenten. Aus den gleichen Gründen und wegen der verbreiteten Jugendarbeitslosigkeit sind auch die Verkäufe des internationalen Jugendabonnementes «Interrail» in den meisten Ländern um 10–20% zurückgegangen (Schweiz 12600, -13%).

Einer stetigen Verkaufszunahme erfreuen sich die Generalabonnemente: 22100 (+1%). Besonders erfreulich haben sich die Verkäufe der für Gäste aus dem Ausland bestimmten «Schweizer Ferienkarte» entwickelt: 54700 (+11%).

Der Verkauf von Pauschalangeboten durch die Bahn (Frantour, Railtour, «Städteplausch», «Schweizerbummler», usw.) hat dank intensiver Verkaufsanstrengungen um 25% zugenommen und 34400 erreicht. Ebenso erfreulich ist der vermehrte Einbezug der Bahn nach und ab Schweizer Flughäfen dank Abkommen mit Reiseveranstaltern. Parallel dazu wurde das beliebte Fly-Gepäck-Angebot um 11% mehr in Anspruch genommen als 1982.

Hart durch den Car bedrängt wird der Pauschalverkehr deutscher, niederländischer und belgischer Reiseveranstalter nach der Schweiz und im Transit. Er kann oft nur mit Mühe und Preiskonzessionen der Schiene erhalten werden.

Relativ gut gehalten hat sich der Verkehr aus Übersee: Dank einer Verkaufssteigerung von 6% in Nordamerika konnten trotz starken Verkehrs-einbussen auf einigen andern Märkten insgesamt 270000 «Eurailpässe» und «Eurail Youthpässe» wie im Vorjahr verkauft werden. Der Absatz der Eurailtarif-Fahrausweise für bestimmte Strecken hat sogar um nahezu 20% zugenommen.

## Verband Schweizerischer Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (VST)

Für die dem VST angeschlossenen Transportunternehmen liegen im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes noch keine verbindlichen Rechnungsergebnisse vor. Nach Schätzungen dürfte der Gesamtertrag der *Bahnen des allgemeinen Verkehrs* im Jahre 1983 rund 590 bis 600 Mio Franken erreichen. Gegenüber dem Vorjahr ist die Frequenz- und Ertragsentwicklung stagnierend bis leicht zunehmend.

Bei den *Bergbahnen* (Zahnradbahnen, Seilbahnen und Skiliften) kann der Gesamtumsatz auf 580 bis 600 Mio Franken geschätzt werden. Die Kapazitätsentwicklung der Wintersportbahnen zeigt nach wie vor einen Aufwärtstrend, hervorgerufen einerseits durch das Einrichten neuer Anlagen und andererseits durch eine leistungsmässig effiziente Modernisierung bestehender Anlagen.

Die *konzessionierte Schiffahrt auf den Schweizerseen* wies trotz des recht guten Sommerwetters stagnierende Frequenzen auf. Dagegen erhöhte sich der Ertrag dank Preisanpassungen auf rund 45 Mio Franken.

## Post, Telefon, Telegraf

Zwischen *Tourismus und PTT* bestehen enge Verflechtungen und ein wechselseitiges Geben und Nehmen. Der Tourismus befruchtet den PTT-Verkehr, ist somit eine bedeutende Einnahmequelle. Die PTT-Betriebe ihrerseits stellen der Tourismuswirtschaft zeitgemäss, selbst den unrentablen Saisonverkehrsspitzen angepasste Post- und Fernmeldeeinrichtungen zur Verfügung, einen Unterbau also, auf den der Tourismus für seine weltweite Kommunikation angewiesen ist.

Dass die *Kommunikation* nach wie vor zu den Wachstumsbranchen gehört, bestätigen die generellen Jahresergebnisse 1983 der Schweizerischen PTT-Betriebe erneut: Der Verkehr nahm um insgesamt 3,6% zu, bei den Postdiensten um 3,4%, bei den Fernmeldediensten um 3,8%.

Mit dieser Aufwärtsentwicklung nicht Schritt halten konnte dagegen die *Reisepost*. Obwohl das Leistungsangebot in Abstimmung auf den Taktfahrplan der Bahnen um etwa 10% erhöht worden war und auch das Marketing verstärkt wurde, blieb die Nachfrage im Personenverkehr hinter den Erwartungen zurück. Die Reisepost beförderte 1983 66,6 Mio. Fahrgäste oder nur 0,3% mehr als 1982. Somit stagnierte der Verkehr erstmals seit Jahrzehnten. Schwächer waren insbesondere der Einzel- und der Gruppenreiseverkehr, während die Zahl der Abonnenten leicht zunahm. In Ballungsgebieten ergab sich eine bessere Auslastung als in touristischen und in Überlandregionen, wo namentlich die fortschreitende Privatmotorisierung die Postautofrequenzen beeinträchtigte. Sodann hat die Reisepost ihre Extrafahrtentität neu umschrieben und auf die Bedürfnisse des fahrplanmässigen Betriebes ausgerichtet. Das Reisepostnetz umfasste Ende 1983 623 Linien (+ 3) mit einer Gesamtlänge von 8006 km und einem Fahrzeugpark von 1463 Personentransportwagen. Der Ertrag erreichte 109 Mio. Franken oder rund 8% mehr als 1982; die Erhöhung ist vor allem der nochmaligen, gleichzeitig mit den Bahnen durchgeführten Tarifanpassung zu verdanken.

Im *Postzahlungsverkehr* hielt die Nachfragesteigerung an. Der Gesamtumsatz stieg auf 1437 Mrd. Franken (+ 3,3%), der Bestand an Postcheckkonten auf 1069206 (+ 3,4%). Die PTT sind bestrebt, das Netz ihrer Banknotenausgabegeräte «Postomat» 1984 auf 153 Apparate auszubauen, einen in ganz Westeuropa einlösbarer «Garantierten Postcheck» einzuführen und die Automation des Postcheckdienstes voranzutreiben.

Bei der *Briefpost* erhöhte sich die Zahl der uneingeschriebenen adressierten Sendungen um 5,2%, die Zahl der Sendungen ohne Adresse (Drucksachen usw.) gar um 15,5%. Gezielte Förderungsmassnahmen brachten eine rund 10%ige Zunahme des Ansichtskartenversandes; solche Grussbotschaften bilden auch eine gute Werbung für das Ferienland Schweiz. Im allgemeinen ging jedoch der Briefmarkenverbrauch um etwa 7% zurück, dies vorab wegen vermehrter Benützung von Frankiermaschinen und Wertzeichenautomaten.

Die *Fernmeldedienste*, ebenfalls wesentliche Bestandteile der touristischen Infrastruktur, verzeichneten 1983 erneut grosse Zuwachsrate.

Beim *Telefon* stieg der nationale Fernverkehr um 4,6%, der Verkehr nach dem Ausland um 6,2%. Wie im vollautomatisierten Inlandverkehr können die schweizerischen Teilnehmer fast alle Gesprächsverbindungen mit dem Ausland in Selbstwahl herstellen. Bei den Telefonapparaten ist eine weitgehend elektronische Generation entwickelt worden. Ende 1983 bestanden 3095057 Anschlüsse (+ 84685) und insgesamt 5113082 Sprechstellen (+ 158254). Angesichts der regen Nachfrage erfuhr das nationale Autotelefonnetz (Natel) einen Ausbau auf 9000 Anschlüsse. Daneben schritt die benutzerfreundliche Telefonrationalisierung mit Computern (Terco) planmäßig fort. Im Gebiet der Glasfasertechnik wurden die ersten optischen Betriebsanlagen im Bezirksnetz eingeschaltet und die ersten Kabel mit Glasfasern für das Fernnetz ausgelegt, zudem Pilotversuche für Breitbandkommunikation im Teilnehmernetz der PTT gestartet. Bei ihrer Satelliten-Bodenstation Leuk (VS) konnten die PTT-Betriebe das neue Intelsat-Antennensystem Leuk 3 termingerecht installieren, ausserdem mit dem Bau des Eutelsat-Antennensystems für den europäischen Fernmeldesatelliten ECS beginnen.

Auf dem Gebiete der *Teleinformatik* wuchsen der Telexverkehr Inland um 13,5%, der Telexverkehr

Ausland um 5,3%, die Zahl der Telexanschlüsse um 4,2% auf 35953. Während der internationale Telegrammverkehr weiterhin rückläufig war, nahmen die Inlandtelegramme nun wieder zu (+2,5%), namentlich die Glückwunschtelegramme dank Werbeaktionen. Die PTT haben den öffentlichen internationalen Fernkopierdienst (Bürofax-Dienst) von 24 auf 33 Länder ausgedehnt.

Im *Radiobereich* erhöhte sich die Zahl der Empfangskonzessionen um 42204 auf 2379461. Durch den Weiterausbau des UKW-Sendernetzes konnten noch bestehende Versorgungslücken geschlossen werden; rund 99% der Bevölkerung sind jetzt in der Lage, das erste und zweite Radioprogramm ihrer Sprachregion zu empfangen.

Im *Fernsehbereich* wurde das Sendernetz weiter ergänzt. Ende 1983 versorgten 1254 Sender und Umsetzer an 429 Standorten die Bevölkerung mit den drei nationalen Fernsehprogrammen. Die Zahl der Empfangskonzessionen stieg um 37725 auf 2094787.

## Strasse

Die Länge des Nationalstrassennetzes hat im Berichtsjahr nur um 36,7 km zugenommen. Ende 1983 standen somit 1324,2 km oder 72,2% des geplanten Gesamtnetzes in Betrieb. Dazu kamen noch rund 18700 km Kantons- und schätzungsweise 48800 km Gemeindestrassen.

Ende September 1983 standen in unserem Land insgesamt 3074207 Motorfahrzeuge oder Kategorien im Verkehr. Das sind 77000 oder 2,6% mehr als vor Jahresfrist und 372000 oder 13,8% mehr als 1980. Auf 1000 Einwohner entfallen im Landesdurchschnitt 392 Personenwagen (Vorjahr: 385). Somit steht jedem 2,55ten Einwohner 1 Personenwagen zur Verfügung (170: 4,5; 1975: 4,0; 1982: 2,6).

An den schweizerischen Grenzübergängen sind insgesamt 51,2 Mio ausländische Personenwagen registriert worden (Vorjahr 52,1 Mio). Im täglich grenzüberschreitenden Arbeiterverkehr zählte man 16,6 Mio Einreisen, während 34,6 Mio Personenwagen auf den Reiseverkehr entfielen. Ferner reisten 159842 ausländische Autocars mit 5787 Mio Passagieren in die Schweiz ein.

## Luftfahrt

1983 beförderten die schweizerischen und die ausländischen Fluggesellschaften im Linien- und Nichtlinienverkehr 14284362 Passagiere (Vorjahr: 13966309) von und nach den schweizerischen Flughäfen (inklusive Transit). Auf den Linienflugverkehr entfielen 191551 (187388) Etappenflüge mit 12353672 (12070610) Etappenpassagieren, auf den Nichtlinienverkehr, ohne Helikopterflüge, 34570 (33760) Etappenflüge mit 1930690 (1895699) Etappenpassagieren. Auf den Flughäfen wurden folgende Passagierzahlen registriert (gewerbsmässiger Verkehr, inklusive Transit): Basel 906000 (904000), Bern 49000 (31000), Genf 4747000 (4707000), Lugano 86000 (56000), Zürich 8616000 (8322000).

Die Swissair beförderte 1983 auf allen Etappen ihres Streckennetzes insgesamt 7177407 Fluggäste; das sind 8840 Passagiere oder 0,1 Prozent mehr als 1982. Im Güterverkehr wurden 208989 Tonnen (+10,5 Prozent) und 17804 Tonnen Post (+5,1 Prozent) transportiert. Mit ihrer Flotte von – im Jahresdurchschnitt – 50 Flugzeugen führte die Swissair 70006 Flüge (Vorjahr: 73635) durch. Die Sitzbelegung stieg leicht von 63,3 auf 63,7 Prozent, die Gesamtauslastung wegen guter Frachtladungen etwas stärker von 62,7 auf 63,8 Prozent an.

Das gesamte Transportangebot erreichte 2,79 Milliarden Tonnenkilometer oder 5,6 Prozent mehr als im vorangegangenen Jahr. Der Zuwachs der verkauften Leistung übertraf die Erhöhung des Angebots: die ausgelasteten Tonnenkilometer lagen 7,5 Prozent höher und erreichten 1,78 Milliarden.

Bei den einzelnen Ladekategorien – hier in Tonnenkilometern gemessen – nahmen die Frachttransporte um 17,1 Prozent und die Postsendungen um genau 10 Prozent zu. Obschon die Anzahl der Fluggäste nur leicht um 0,1 Prozent anstieg, wurden gegenüber 1982 doch 3,6 Prozent mehr Passagier-Tonnenkilometer verkauft. Diese Diskrepanz hat zwei Gründe: Zum einen sind die Passagiere im Durchschnitt über eine grösse Distanz geflogen; anderseits haben die meisten Mittel- und Langstrecken (Ausnahme Südamerika) gute Zuwachsrate aufgewiesen, während Europa die Vor-

jahresfrequenz nicht ganz erreichte (-1,9 Prozent). Das Swissair-Streckennetz war im Berichtsjahr 301990 Kilometer lang (Stand November) und umfasste 99 Städte in 66 Ländern auf allen Kontinenten ausser Australien. Hauptereignisse des letzten Jahres waren die Einführung des Airbus A310 und der neuen Jumbos 747-357 mit dem gestreckten Oberdeck.

Die Balair beförderte 1983 insgesamt 8060 ausländische Touristen aus den USA in die Schweiz und wieder zurück. Davon kamen 5285 aus New York und 2775 aus Los Angeles.

Auf ihrem innerschweizerischen Streckennetz beförderte die Crossair 1983 insgesamt 82651 Passagiere (Einfachflüge), d.h. 39234 Fluggäste zwischen Zürich und Lugano, 26690 zwischen Genf und Lugano, 5301 zwischen Bern und Lugano, 5072 zwischen Zürich und Basel und 6354 zwischen Basel und Genf.

## Gastgewerbe

### Schweizer Hotelier-Verein (SHV)

Der Mitgliederbestand im Schweizer Hotelier-Verein (SHV) konnte im Berichtsjahr auf 3834 erhöht werden. Die angeschlossenen Betriebe boten 1983 über 60% der Schweizer Hotelbetten an und konnten fast drei Viertel der Übernachtungen in diesem Beherbergungssektor verzeichnen. Die Anzahl der SHV-Sektionen blieb konstant bei 83. Weitere Angaben über die Hotellerie im Jahre 1983 sind im statistischen Teil des Geschäftsberichtes enthalten. Nicht unerwähnt bleiben kann, dass auch die Hotellerie einen Rückgang der Übernachtungen in Kauf nehmen musste. Obschon dieser Nachlass in einem bescheidenen Rahmen blieb, wirkte er sich auf die Ertragslage aus. Sind die erzielten Umsätze und der erarbeitete Cash flow zu klein, um die

Eigenkapitalbasis zu erhöhen, und fehlt die Möglichkeit der zusätzlichen Fremdkapitalbeschaffung infolge zu hohen Fremdkapitalanteils, sieht der Hotelier kaum mehr Möglichkeiten, die notwendigen Investitionen vorzunehmen und könnte in den bekannten Teufelskreis gelangen: Erschwerte Finanzierung von Komfortverbesserungen und Erneuerungen – langsamerer Rhythmus der Erneuerungen – geringerer Komfort – tieferes Preisniveau – schlechtere Betriebsergebnisse – erschwerte Finanzierung usw.

1983, das 101. Jahr in der Geschichte des Schweizer Hotelier-Vereins kann als eigentliches «Marketing-Jahr» bezeichnet werden. Zu vermerken sind die Herausgabe des Buches «Hotel-Marketing» auf deutsch und französisch, die Lancierung von

dreitägigen Marketing-Seminarien, basierend auf dem Marketing-Handbuch und die erstmalige aktive Messebeteiligung des Schweizer Hotelier-Vereins. Die im Jubiläumsjahr eingeleiteten Schritte zum Aufbau von aussagekräftigen Marktforschungsprojekten konnten 1983 erfolgreich durchgeführt werden. Das Projekt TOMAS, an dem der SHV intensiv mitgearbeitet hat, blickt auf die erste Winter- und Sommererhebung zurück. Das ausgezeichnete Zahlenmaterial ist für alle Tourismusverantwortlichen zum täglichen Arbeitsinstrumentarium geworden. Das SHV-Hotelpanel konnte erstmals erhoben werden. 250 Hoteliers haben sich vertraglich bereit erklärt, ihr umfangreiches Zahlenmaterial dieser repräsentativen Umfrage zur Verfügung zu stellen. 170 vollständig ausgefüllte Fragebogen wurden in die Auswertung einbezogen. Die Veröffentlichung der Resultate ist für den März 84 vorgesehen. Das aufschlussreiche Zahlenmaterial wird sowohl dem Hotelier wie auch dem Berufsverband wertvolle Hilfe leisten.

Das Marketing-Handbuch – übrigens mit der Bronze-Medaille des Art Directors Club Schweiz ausgezeichnet – kann einen durchschlagenden Erfolg ausweisen. Nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland, Österreich und neuerdings auch in Frankreich findet es grossen Anklang. Mit diesem Buch konnte sich die Schweizer Hotellerie erneut als das Pionierland der Hotellerie in Erinnerung rufen. Entscheidend ist sicher, dass dieses Buch nicht nur für den Hotelier, sondern auch für alle Tourismus-Fachleute geschrieben wurde (und von ihnen auch gelesen wird).

Der Schweizer Hotelier-Verein hat sich im ersten Jahr des zweiten Jahrhunderts mit vielen weiteren Arbeiten und Projekten befasst. So konnte die Projektierung der Fachschule für Gastronomie in Thun entscheidend vorangetrieben werden, nachdem die letzten politischen Hürden überwunden und die nötigen Kredite gewährt wurden. Das umfangreiche Aus- und Weiterbildungskonzept des SHV wird damit praktisch lückenlos sein. Für die

Aus- und Weiterbildung sind über neun Millionen Franken investiert worden, ohne die Hotelfachschule SHV Lausanne mitzuberücksichtigen. Grosse Anstrengungen wurden auch im Bereich der Nachwuchswerbung unternommen, so konnten unter anderem nicht weniger als 6000 Schüler und Lehrer über die Ausbildungsmöglichkeiten im Gastgewerbe informiert werden.

In harten Verhandlungen hat die Delegation SHV den Entwurf für den neuen Landes-Gesamtarbeitsvertrag erarbeitet. Er wird den Mitarbeitern voraussichtlich die 5-Tage-Woche bringen, was sich einerseits auf dem Arbeitsmarkt positiv, andererseits aber auch auf der Kostenseite der Hotellerie negativ niederschlagen wird.

Der Wirtschafts- und Rechtsdienst des SHV beschäftigt sich intensiv mit der Überprüfung der Klassifikation aller SHV-Mitgliederbetriebe. Die Neu-Klassifikation wird auf 1985 in Kraft treten und für den Gast einige Verbesserungen und vor allem mehr Transparenz bringen. Die hotel- und touristik-revue schliesslich konnte ihren Umfang erneut ausbauen und die Auflage auf gegen 18000 Exemplare steigern.

## Schweizer Wirteverband (SWV)

Anfangs 1983 hat die gastgewerbliche Arbeitnehmerorganisation, die Union Helvetia, von den Arbeitgeberverbänden eine Revision des geltenden Landes-Gesamtarbeitsvertrages des Gastgewerbes verlangt und diesen Vorstoss mit einem umfangreichen Forderungskatalog begleitet. Nach harten Auseinandersetzungen ist am 22. Dezember 1983 unter den Verhandlungsdelegationen eine Eingliederung zustandegekommen. Der neue Vertrag soll nach Genehmigung der zuständigen Organe der Sozialpartner am 1. Juli 1984 in Kraft treten und für 4 Jahre Gültigkeit haben. Er bringt neben ver-

schiedenen Verbesserungen im Bereich der sozialen Sicherheit (Unfallversicherung, berufliche Vorsorge) die gestaffelte Einführung der Fünftagewoche. Die Höchstarbeitszeit für Bedienungs- und übriges Personal wird im Verlaufe der Gültigkeitsdauer des neuen L-GAV um eine weitere Stunde abgebaut.

Der eingehandelte Kompromiss soll einerseits die Wettbewerbsfähigkeit des Gastgewerbes am Arbeitsmarkt steigern und anderseits für den Arbeitgeber einigermassen noch verkraftbar sein. Dies wird allerdings in den meisten Fällen zu entsprechenden Preisanpassungen führen.

Weitere erhebliche finanzielle und administrative Belastungen, auch für den Gastwirt, bringt die forschere Gangart im Bereich der schweizerischen Sozialwerke, so vor allem beim neuen Bundesgesetz über die betriebliche Altersvorsorge (2. Säule) und bei der Arbeitslosenversicherung. Bereits heute ist die modern ausgebauten Verbandausgleichskasse «Wirte» in Aarau an der obersten Grenze der Belastbarkeit angelangt. Falls die Entwicklung im Bereich der Sozialversicherung nicht bald eine Geschwindigkeits- und Richtungsänderung erfährt, sind ernsthafte Vollzugsschwierigkeiten nicht auszuschliessen.

Der Schweizer Wirteverband hat sich im Jahre 1983 vor allem gegen die Zunahme der Eingriffe des Staates in das unternehmerische Schaffen und die immer grösser werdende Regulierungsdichte zur Wehr gesetzt. Gerade kleine Unternehmen (zwei Drittel aller Mitglieder des Schweizer Wirterverbandes sind Kleinst- und Kleinbetriebe!) müssen heute unverhältnismässig viel Zeit investieren, um alle gesetzlichen Vorschriften ordnungsgemäss zu beachten. Der Gastwirt wird auf diese Weise immer mehr zu einem unentgeltlichen Erfüllungsgehilfen des Staates.

Anlass zur Abwehr der sich breit machenden Staatspräsenz gaben unter anderem die Vorschläge des Bundesrates betreffend eine neue Preisüberwachung, der Vorentwurf zur Verstärkung des Kündigungsschutzes des Arbeitnehmers, die Revision des Lebensmittelgesetzes und der Warenumsatzsteuer sowie die Konsumentenschutzgesetze. Das Europäische Parlament hat das Jahr 1983 als Jahr der Klein- und Mittelbetriebe ausgerufen. Die Erwartung, die betreffenden Landesregierungen, Gewerkschaften oder Konsumentenorganisationen würden dem Klein- und Mittelbetrieb im erwähnten Jahr besonders Verständnis zeigen, ihn unterstützen und fördern, wurde zur Enttäuschung; es blieb bei der Proklamation.

## Sozialtourismus

Wir haben auch im Berichtsjahr die Schweizer Reisekasse (reka) in mancher Hinsicht unterstützt und die enge Zusammenarbeit fortgesetzt. Unsere Agenturen waren bestrebt, vermehrt ausländische Gäste für einen Aufenthalt in den reka-Ferienzentren zu gewinnen.

Es gehört ins Pflichtenheft unserer Vertretungen im Ausland, enge Beziehungen zu den verschiedenen Sozialtourismus-Organisationen zu pflegen

und diese laufend über die Ferienmöglichkeiten in der Schweiz für weniger kaufkräftige Bevölkerungsschichten zu informieren. Besonders starke Verbindungen bestehen in dieser Hinsicht zur «Alliance nationale des mutualités chrétiennes de Belgique», deren Reiseabteilung Intersoc im Laufe der Jahrzehnte gegen 2 Millionen Belgier mit öffentlichen Transportmitteln in unser Land gebracht hat.