

Fünftehnter Jahresbericht

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Jahresbericht / Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs**

Band (Jahr): **15 (1932)**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs

Fünftehnter Jahresbericht

umfassend das Jahr 1932.

Das Jahr 1932 gehört in der Geschichte der Weltwirtschaft zu den schlechtesten Zeitabschnitten, die die heutige Generation bisher erlebt hat, wenn schon die absteigende Kurve nicht so stark ausgeprägt ist wie in den vorhergehenden Jahren. Obwohl sich in den Rohstoffpreisen und einzelnen Börsenwerten Zeichen der Besserung bemerkbar machten, kann trotzdem von einer Wiederaufrichtung der Weltwirtschaft noch nicht gesprochen werden, denn insbesondere besteht die agrarische Krise fort ohne Symptome der Gesundung. Soziale Unruhen und politische Spannung, die Geldentwertung in verschiedenen Ländern, die moratorischen Massnahmen und Devisenausfuhrverbote einiger Regierungen verschärften die wirtschaftliche Not und zwangen andere Staaten zu Gegenmassnahmen (Zollerhöhungen, Warenkontingentierung usw.), die das freie Spiel des internationalen Austausches und auch den Reiseverkehr lähmten.

Starkes Sinken der Preise der landwirtschaftlichen Produkte und der Rohstoffe infolge Überproduktion; die gleiche Erscheinung bei fast allen Industrien, auf die die Fortschritte im Maschinenbau, in der Wissenschaft und in der Rationalisierung nicht selten einen verderblichen Einfluss ausübten; Rückwirkung dieser Preissenkung auf die andern Wirtschaftszweige — das ist *die betäubende Bilanz des Jahres 1932*. Die Schweiz wurde im Laufe dieser Zeitspanne von der Weltkrise sehr hart betroffen; ihre Grenzen stossen nicht an das Meer und für den Absatz ihrer Waren, womit sie die nötige Einfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen ausgleicht, ist sie von den ausländischen Märkten abhängig. Ganz besonders wurden die Wirtschaftszweige in Mitleidenschaft gezogen, die uns vor allem beschäftigen: die *Transportanstalten*, die *Hotellerie*, die *klimatischen Kurorte und Badeplätze*, *Sanatorien*, *Erziehungsinstitute*, usw., sowie zahlreiche Gewerbe, die mit dem *Reiseverkehr* verbunden sind.

Die *Transportanstalten* haben mit wenigen Ausnahmen unter dem Rückgang der Geschäfte und des Personenverkehrs schwer gelitten. Der letztere blieb fast überall hinter dem Jahr 1931, das im Vergleich zu 1930 bereits durch eine Verminderung der Einnahmen aller schweizerischen Bahnen von Fr. 21,569,530. — gekennzeichnet war, noch weit zurück. Die *Bundesbahnen* beförderten nur 115,8 Millionen Reisende, d. h. 8,4 Millionen weniger als im Vorjahr. Noch schlimmer waren besonders im regnerischen Juli die Ergebnisse der speziell auf den Verkehr angewiesenen Bahnen und auch die *Alpenposten* haben die Rückschläge, wenn schon in etwas geringerem Masse, verspürt.

Die *Hotellerie* im besonderen wird das Jahr 1932 in schmerzlicher Erinnerung behalten, denn der Reiseverkehr war noch schwächer als 1931. Den Beweis dafür liefert die vom Volkswirtschaftsdepartement aufgestellte Statistik der besetzten Betten, die für die ganze Schweiz einen Durchschnitt von nur 28 bis 50 % im Verhältnis zur Gesamt-

zahl der Betten aufweist. Für verschiedene Gebiete und Lokalitäten muss dieses Verhältnis noch niedriger angesetzt werden.

Verschlimmert wurde die Lage der Hotellerie durch zwei weitere Faktoren: einerseits die hohen Preise gewisser Nahrungsmittel, die mit Schutzzolltaxen belegt sind, sowie andererseits der allgemeine Hotelpreisabbau, der fast keine Gewinnmöglichkeiten mehr zulässt. Angesichts dieser Umstände wird man die Wiedereinsetzung der Schweizerischen Hotelreuehandgesellschaft mit einer Bundessubvention von 3,5 Millionen Franken verstehen. Wir schliessen diese bedauerlichen Feststellungen mit einem Hinweis auf die *privaten Lehranstalten*, die aus den gleichen angeführten Gründen das wenig beneidenswerte Los der Hotellerie teilen.

Das einzige erfreuliche Ergebnis des Jahres 1932 ist der Aufschwung des *Autotourismus*, der zweifellos zur Milderung der Hotelkrise beitrug.

Trotz der wenig günstigen Verhältnisse, die im Reiseverkehr obwalteten und der Schwierigkeiten, die verschiedene Staaten seiner freien Entfaltung entgegenstellten, hat die Schweizerische Verkehrszentrale ihre Propagandatätigkeit nicht eingeschränkt, sondern sie den Kreisen anzupassen versucht, zu denen sie in engen Beziehungen steht.

Während die Herausgabe von Werbematerial und dessen Verbreitung in gewissen Ländern naturgemäss eine Einschränkung erfuhren, wurden dagegen die Anstrengungen in anderer Richtung verdoppelt und folgenden Gebieten Aufmerksamkeit geschenkt: Werbung durch die Presse, Prüfung der wirtschaftlichen Beziehungen der Schweiz zu den andern Ländern, Veranstaltung von Vorträgen durch Vermittlung der Auslandsvertreter, Förderung des Automobilverkehrs, persönliche Beziehungen zu den Interessenten des internationalen Reiseverkehrs usw.

A. GENERALVERSAMMLUNG

Die XV. Generalversammlung fand unter dem Vorsitz des Herrn Nationalrat *Dr. H. Häberlin*, Vizepräsident des Verkehrsrates, am 9. Juni 1932 in Bern statt.

Als Stimmzähler amtierten die Herren *Oettli*, in Schaffhausen und *Roth*, in Interlaken. Herr *Jaton*, Sekretär des Verkehrsrates, führte das Protokoll.

Anwesend waren 48 Delegierte, die 76 Mitglieder mit 757 Stimmen vertraten, und 12 Delegierte ohne Stimmrecht.

Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung für 1931, sowie des Voranschlages für 1932, schritt die Versammlung zur Wahl folgender neuer Verkehrsratsmitglieder:

HH. G. Fürstenberger, Präsident des Verkehrsvereins Basel, an Stelle des zurücktretenden Herrn *Müry-Dietschi*;

E. Gaillard, Bürgermeister von Lausanne, an Stelle des zurücktretenden Herrn *Perret*;

E. Klein, Vertreter des Schweizerischen Verbandes reisender Kaufleute, an Stelle des zurücktretenden Herrn *Schleichinger*.

Als Rechnungsrevisoren für die Jahresrechnung 1932 bezeichnete die Versammlung die Herren *Dr. Branger*, Landammann, Davos; *A. Schaetz*, Sekretär des Verbandes schweizerischer Transportanstalten, Bern; *W. Kesselring*, Direktor der Bodensee-Toggenburg-Bahn, St. Gallen, als Suppleanten.

Sie nahm ferner einen Bericht des Herrn Direktor *Junod*, über „Die Vereinheitlichung der schweizerischen Verkehrswerbung“ entgegen, der zu einer interessanten