

# Vorstand

Objektyp: **Group**

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

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

PDF erstellt am: **24.04.2024**

## **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.

Diskussion Anlass gab. Darauf besprach Herr Nationalrat *Dr. Meuli* die im Nationalrat von der Geschäftsprüfungskommission und ihm selbst eingebrachten Motionen. Die erste derselben bezweckt die Wahl einer dem Eidgenössischen Gesundheitsamt anzugliedernden Kommission zur Hilfeleistung an die klimatischen Kurorte und Badeplätze, mit der zweiten stellte Herr Dr. Meuli das Gesuch an den Bundesrat, er möchte die Schaffung eines eidgenössischen Verkehrsamtes prüfen, das alle Fragen, mit denen sich gegenwärtig mehrere Departemente beschäftigen, zusammenfassen würde.

Herr Dr. Meuli erwähnte ferner den auf der Initiative des Herrn Dr. Ehrensperger beruhenden Plan der Gründung eines „Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes“ zur Wahrung der wirtschaftlichen Fremdenverkehrsinteressen.

## B. VERKEHRSRAT

Der Verkehrsrat hielt am 6. Mai 1932 unter dem Vorsitz von Herrn *Dr. H. Häberlin*. Vizepräsident, eine Sitzung in Bern ab. Er genehmigte den Jahresbericht und die Rechnung für 1931. Herr Direktor *Junod* referierte über die Arbeiten der Zentralkommission für die Rationalisierung und Vereinheitlichung der schweizerischen Verkehrswerbung im Ausland. Seinem Bericht folgte eine rege Diskussion.

Die zweite in den Statuten vorgesehene Sitzung konnte im Dezember nicht stattfinden, da die Rationalisierungsfrage mit den damit zusammenhängenden Uebereinkommen noch nicht entschieden war. Die Direktion musste ihre Vorkehrungen zur Erneuerung der Subventionen und Mitgliederbeiträge für die Periode 1933-35 verschieben, sodass der Voranschlag für 1933 erst im Januar 1933 vom Vorstand genehmigt werden konnte.

Im Laufe des Jahres 1932 sind zwei Mitglieder des Verkehrsrates gestorben und zwar Herr *Dr. Keller*, alt Ständerat, von Winterthur, der dem Verkehrsrat seit der Gründung der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs angehört hatte, und Herr Regierungsrat *Henri Simon*, von Lausanne, Präsident des Verkehrsrates und während mehrerer Jahre Mitglied des Vorstandes.

## C. VORSTAND

Der Vorstand hielt fünf Sitzungen ab und zwar am 9. März in Bern, am 21. April in Zürich, am 9. Juni in Bern und am 16. September und 6. Oktober wieder in Zürich.

Die Verhandlungen betrafen u. a. folgende Geschäfte:

Jahresbericht 1931;

Jahresrechnung 1931;

Voranschlag 1931;

Eingabe betreffend Erhöhung der Bundessubvention an die Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs;

Prospektzentrale;

Kollektivreklame in der Presse;

Schweizerischer Fremdenverkehrsverband;

Propagandareise belgischer Journalisten;

Herausgabe von Propagandamaterial;

Studienreise belgischer Ärzte;

Beteiligung an ausländischen Mustermessen;

Propagandareise französischer Journalisten;

Vereinheitlichung der schweizerischen Verkehrswerbung;

Revision der Statuten der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs;  
Reorganisation der Fahrplankommission;  
Vereinheitlichung des Skiunterrichts in der Schweiz;  
Ausreiseschwierigkeiten für die Touristen anderer Länder. — Massnahmen verschiedener  
Regierungen zum Schutze der eigenen Devisen;  
Vertretung der schweizerischen Verkehrsinteressen in Rom;  
Sportbillete;  
Jugendherbergen;  
Verkehrswerbung in Spanien, Skandinavien, und Argentinien;  
Zusammenarbeit von Bahn und Auto;  
Fragen des Autotourismus;  
Grenzübertrittserleichterungen für die Ausländer.

## D. MITGLIEDERBESTAND

Auf Jahresende zählte unsere Vereinigung mit Einschluss des Bundes, der Bundesbahnen, des Schweizer Hoteliervereins, sowie anderer Vereinigungen 158 Subventionen und Mitglieder (1931: 163). Die Gesamtsumme der Subventionen und Beiträge belief sich auf Fr. 465'350.— (1931: Fr. 471'350.—).

Freiwillige Beiträge ohne dreijährige Verpflichtung oder in Beträgen unter Fr. 500.— gingen von 40 Unternehmungen und Korporationen (1931: 41) in einer Gesamtsumme von Fr. 5785.— (1931: Fr. 6565.—) ein.

## E. SCHWEIZERISCHE VERKEHRSZENTRALE

### I. Organisation und allgemeine Tätigkeit.

Die Rückwirkungen der Wirtschaftskrise auf die Tätigkeit der Verkehrszentrale sind weniger fühlbar gewesen als zu erwarten war, denn die Beziehungen zu den Verkehrsinteressenten in der Schweiz und im Ausland gingen keineswegs zurück und die Gesuche um Auskünfte und besonders um Zusendung von Publizitätsmaterial haben, im Vergleich zu 1931, sogar zugenommen.

Auf allen im „Aktionsprogramm“ der Verkehrszentrale vorgesehenen Gebieten wurde im Rahmen des leider wieder defizitären Budgets die nötige Initiative entfaltet. Insbesondere waren wir bestrebt, unsere Verbindungen mit den Reiseagenturen in den Ländern, die nicht zum Wirkungskreis der SBB gehören, zu erweitern und zu festigen, vor allem um die herrschenden Vorurteile in bezug auf die Höhe der Reisekosten und der Hotelpreise in der Schweiz zu zerstreuen.

Wenn wir einerseits dem *schweizerischen Eisenbahn- und Postautoverkehr* weiter unsere Aufmerksamkeit zugewendet haben, so verstärkten wir andererseits unsere Propaganda zur Förderung des *privaten Autotourismus*. Wir bemühten uns, zu diesem Zwecke mit allen Automobil- und Touring-Klubs, sowie mit den europäischen und aussereuropäischen Autotransportunternehmungen in Verbindung zu treten. Wir können mit Befriedigung feststellen, dass diese unsere Bestrebungen im allgemeinen Entgegenkommen fanden und zwar vornehmlich in jenen Ländern, in denen unsere Aktion durch unsere Vertreter unterstützt wurde. Wir werden diesen Weg weiter verfolgen, denn wir sehen darin eines der Hauptmittel zur Belebung des gesamtschweizerischen Reiseverkehrs. Wenn die Schweiz nicht von andern Ländern überholt werden will, die, wie z. B. Italien,