Vereinsorgane

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **23 (1940)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

noch 11 727 Motorfahrzeuge die Grenze, gegenüber 284 888 im Vorjahre und 419 119 im letzten Friedensjahr 1938. Die meisten Motorfahrzeuge kamen aus den drei Nachbarländern und zwar 7771 aus Frankreich, 2433 aus Italien und 996 aus Deutschland. Von den übrigen Ländern her ist der Motorfahrzeug-Verkehr annähernd gänzlich versiegt.

Die Benzinrationierung setzt aber auch dem internen Motorfahrzeugverkehr außerordentlich zu. Für touristische Zwecke kommt das Motorfahrzeug schon seit dem letzten Sommer praktisch nicht mehr in Frage. Dafür ist nun bei allen Volkskreisen das Velo als Transportmittel stark in der Achtung gestiegen und zwar nicht nur für den Ausflugsverkehr, sondern auch für Ferienreisen. Der Velobestand der Schweiz wird auf Ende 1940 auf rund 1 400 000 Fahrzeuge geschätzt.

Die Saison- und Jahreslinien der Reiseposten beförderten im Berichtsjahre 6 212 663 Reisende, d. h. rund 925 000 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen stiegen um Fr. 393,000.— auf Fr. 5,700,000.—. Höhere Frequenzen und Einnahmen wiesen nur die gewöhnlichen Jahreslinien auf, bei den Saisonlinien und den Jahreslinien mit Saisonverkehr wurden zwar mehr Personen befördert, hingegen geringere Einnahmen als im Vorjahre erzielt.

Der Luftverkehr

Während sieben Monaten lag der Luftverkehr völlig still. Am 18. März gelang es endlich der Swissair, vom neuen Zollflugplatz Locarno-Magadino aus eine werktäglich betriebene Fluglinie nach Rom zu eröffnen. Am 1. April folgte eine zweite Linie auf der Strecke Locarno-Barcelona, die unmittelbaren Anschluß nach Madrid-Lissabon hatte. Namentlich die Linie nach Spanien zeigte eine recht befriedigende Frequenz. Infolge des Eintrittes Italiens in den Krieg und der damit verbundenen gänzlichen Änderung der militärpolitischen Lage im Mittelmeerbecken mußte die Linie nach Spanien am 11. und diejenige nach Rom am 25. Juni eingestellt werden. Trotz zahlreicher Bemühungen von Seiten der Behörden und der Swissair gelang es im Verlaufe des Berichtsjahres leider nicht, den Betrieb auf diesen beiden Linien wieder aufzunehmen. Hingegen konnte vom 30. September an die Swissair wiederum auf der Strecke Zürich-München regelmäßig fliegen, wodurch uns ein wichtiger Tagesanschluß nach Berlin und Kopenhagen-Stockholm vermittelt wurde. Bestrebungen von Seiten der Alpar, eine interne Fluglinie Genf-Lausanne-Bern-Zürich-St. Gallen-Altenrhein, sowie gemeinsame Bestrebungen der Swissair und der Alpar, Rund- und Alpenflüge ab Zürich und Bern durchzuführen, hatten keinen Erfolg. Aus militärischen Gründen wurde ferner die private Flugtouristik innerhalb der Schweiz verboten. Auf einigen Plätzen ist lediglich ein beschränkter Schulbetrieb des Segelfluges, sowie auf dem Flugplatz Lausanne das Training von Motorpiloten gestattet worden.

Auf ihren drei Fluglinien beförderte die Swissair im Jahre 1940 1613 zahlende Passagiere, 14,2 Tonnen zahlende Fracht, 7,4 Tonnen Post und 33,6 Tonnen Gepäck.

B. Vereinsorgane

Die Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs zählte auf Ende 1940 142 Mitglieder, d. h. zwei Mitglieder weniger als im Vorjahr.

Die zweite Generalmobilmachung der Armee Mitte Mai verhinderte die Durchführung der auf den 27. Mai nach Neuchâtel anberaumten XXIII. Generalversammlung. Sie konnte dann erst im Herbst abgehalten werden und wurde damit zugleich auch zur Liquidationsversammlung. Anschließend fand am gleichen Tage die Gründungsversammlung der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung statt. Die letzte Tagung der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs wurde unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Hun-

ziker, Präsident ad interim, im schmucken Rathaus in Zürich durchgeführt. Im Hinblick auf den verkehrshistorischen Tag hatte die Stadt Zürich den Ratsaal mit einem prächtigen Blumenarrangement geschmückt.

Der Vorsitzende konnte bei der Eröffnung der Generalversammlung mit besonderer Freude als Gast den Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrat Dr. E. Celio, begrüßen. Neben den zahlreich erschienenen Mitgliedern nahmen an der Generalversammlung noch weitere Gäste teil, darunter Herr a. Stadtammann Dr. Scherrer, St. Gallen, der langjährige Präsident der Vereinigung und Herr Ing. Bener, a. Direktor der Rhätischen Bahnen. Der Willkommgruß des Vorsitzenden galt aber auch in absentia Herrn Dr. Junod, dem ehemaligen Direktor der Verkehrszentrale, sowie den Vertretern verschiedener befreundeter Organisationen. Anwesend waren 82 Delegierte, die insgesamt 1 646 Stimmen vertraten.

Namens des Regierungsrates des Kantons Zürich begrüßte Herr Regierungspräsident Nobs die Generalversammlung und ließ dem Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements einen prächtigen Blumenstrauß überreichen.

Jahresbericht und Jahresrechnung 1939 wurden von der Versammlung genehmigt. Herr Direktor Bittel referierte über die Tätigkeit der Verkehrszentrale im Jahre 1940. Eingehend schilderte er die durchgeführten Werbemaßnahmen im Berichtsjahr. Dabei verwies er insbesondere auf die durch den Krieg geschaffene Lage im Fremdenverkehr und auf die Bedeutung eines festen Durchhaltewillens in schwieriger Zeit. Die Jahresfrequenzen an unsern Kurorten haben gezeigt, daß das Schweizervolk dem Rufe von Herrn Bundesrat Celio: «Macht Ferien — Schafft Arbeit», in erfreulichem Maße gefolgt ist und daß das inländische Publikum den katastrophalen Ausfall an Auslandsgästen doch einigermaßen wettzumachen vermochte.

Hierauf beschloß die Versammlung auf Grund des folgenden Liquidationsbeschlusses einstimmig die Auflösung der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs auf den 31. Dezember 1940:

Liquidationsbeschluß

der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs

Montag, den 18. November 1940.

1. Die Generalversammlung der «Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs» vom 18. November 1940 beschließt auf Grund von Art. 20 und 21 der Vereinsstatuten die Auflösung des Vereins auf den 31. Dezember 1940.
2. Die Generalversammlung bezeichnet als Rechtsnachfolgerin der «Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs» und der von ihr geschaffenen «Schweizerischen Verkehrszentrale» die auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. September 1939 zu errichtende «Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung», an die sämtliche Aktiven und Passiven, sowie alle Rechte und Verbindlichkeiten auf den 1. Januar 1941 übergehen.
3. Die Generalversammlung bezeichnet nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften den Ausschuß der «Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs» als Liquidationsorgan. Bis zum Zeitpunkt des Vermögensüberganges an die «Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung» wird der Ausschuß auch mit der Erledigung aller noch aufkommenden sonstigen Geschäfte der «Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs» betraut. Zu diesem Behufe überträgt ihm die Generalversammlung auch ihre bisherigen Befugnisse, sowie diejenigen des Vorstandes. Zeichnungsberechtigt für das Liquidationsorgan ist der Vorsitzende des Ausschusses.

Ihre Nachfolge trat am 1. Januar 1941 die auf dem Bundesbeschluß vom 21. September 1939 fußende Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung an. Verschiedene Votanten dankten im Anschluß an den denkwürdigen Liquidationsakt dem Vorsitzenden und der Direktion der Verkehrszentrale für die langjährige, zielbewußte Arbeit im Dienste des schweizerischen Fremdenverkehrs. In seinem Schlußvotum gab der Vorsitzende einen historischen Abriß über die Tätigkeit der Verkehrszentrale seit ihrer

Gründung am 28. November 1917, unter Hinweis auf die Reorganisationsbestrebungen, die nunmehr einen glücklichen Abschluß gefunden haben.

Nach der Generalversammlung wurde die für diesen Anlaß errichtete retrospektive Ausstellung besichtigt, die einen anschaulichen Überblick und Rückblick über die Leistungen der Verkehrszentrale gestattete. Die Zürcher Regierung ließ dabei in liebenswürdiger Weise einen Apéritif offerieren. Ein gemeinsames Mittagessen vereinigte schließlich die ganze Verkehrsgemeinde im Zunfthaus zur Zimmerleuten, wo ein allgemein sehr beifällig aufgenommener Prolog die acht touristischen Regionen unseres Landes in sinniger Weise und mit Humor gewürzt aufmarschieren ließ.

Der Vorstand behandelte in zwei Sitzungen — wovon die eine im April, die andere im November stattfand — die Aktionsprogramme für die Frühjahrs-, Sommer-, Herbst- und Winterpropaganda. Er befaßte sich auch mit der Reorganisation und mit dem Entwurf zur Liquidation der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs zuhanden der Generalversammlung.

Der Ausschuß versammelte sich im Berichtsjahr achtmal. Nebst der Festlegung der Aktionsprogramme waren die Verhandlungen im Hinblick auf die bevorstehende Reorganisation besonders auch diesem Geschäft gewidmet. Damit waren eine Reihe von Fragen technischer und finanzieller Natur zu behandeln. Auch die bedeutungsvolle Frage der Zusammenarbeit mit den Regionen erschien wiederholt auf der Traktandenliste. Die Direktion orientierte fortlaufend über die Tätigkeit der SVZ und die laufenden Werbemaßnahmen.

Administratives

Nachdem schon bei Kriegsausbruch im Jahr 1939 eine beträchtliche Reduktion des Personalapparates vorgenommen werden mußte, sind auch im Berichtsjahr noch einige weitere Abgänge zu verzeichnen. Auf Ende 1940 waren im Hauptsitz Zürich nur noch 15 Beamte und Beamtinnen, im Nebensitz Lausanne zwei Bamte und bei ausländischen Vertretungen drei Beamte beschäftigt. Verschiedene längere militärische Absenzen belasteten den Betrieb, der trotz den Kriegsverhältnissen normal arbeitete und durch die verstärkte Inlandspropaganda und die Vorbereitung der Reorganisation stark in Anspruch genommen war, in erheblichem Umfange. Dies geht schon aus der Zahl der eingegangenen Briefkorrespondenzen hervor, die sich auf rund 12 000 Stück oder 45 pro Arbeitstag beliefen.

Finanzielles

Die Mitgliederbeiträge beliefen sich pro 1940 auf Franken 431,217.— oder rund Franken 120,000.— weniger als im Vorjahr. Dieser Ausfall ist darauf zurückzuführen, daß eine Reihe wichtiger Subvenienten des Krieges wegen nicht mehr in der Lage waren, ihre Leistungen an die Verkehrszentrale im früheren Umfange aufzubringen. Der Einnahmenüberschuß beläuft sich trotzdem auf Fr. 105,903.— und wir freuen uns, der neuen Zentrale für Verkehrsfördeung eine so ansehnliche Morgengabe mit auf den Weg geben zu können.

C. Die Propaganda der S. V. Z.

1. Allgemeines

Wir haben bereits darauf hingewiesen, daß im Berichtsjahr von einem eigentlichen Auslandsverkehr keine Rede mehr sein konnte. Die Haupttätigkeit der SVZ mußte deshalb ins Inland verlegt werden. Hier wurde eine sehr rege Propaganda entfaltet, wobei wir uns des trefflichen Slogans «Macht Ferien — Schafft Arbeit» bedienten. Unter dieser Devise richtete der Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Herr Bundesrat Dr. Celio, im psychologisch besten Moment einen zündenden Aufruf an das Schweizervolk. Nicht erfolglos, wie wir vielerorts feststellen konnten. Den Sommerverkehr hat er recht eigentlich in Fluß gebracht. Es ist uns ein Bedürfnis, auch an dieser Stelle Herrn Bundesrat Dr. Celio für die außerordentlich wertvolle und allseits ge-