

Zeitschrift: Jahresbericht / Nationale Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs
Band: 9 (1926)

Rubrik: Finanzen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

jenen Verkehrsinteressenten, die ihn bei der Durchführung seiner Aufgabe unterstützen können. Ein *Bericht über die Sommersaison 1925* wurde gedruckt und den Interessenten zugesandt.

Die Wintersaison 1925/26 ist nicht durch schönes Wetter begünstigt gewesen. In fast allen Wintersportgebieten und Winterkurorten haben sich die Touristen in geringerer Zahl eingestellt als im vorigen Jahr. Die Zahl der Ankünfte und Logiernächte ist hinter derjenigen des Winters 1924/25 zurückgeblieben, obwohl sie noch diejenige der früheren Jahre übersteigt. Nur die englischen Touristen und Sportsleute haben in den meisten Stationen zugenommen.

In noch stärkerem Masse als die vorhergehende hat die *Sommersaison 1926* unter dem sehr ungünstigen Wetter gelitten. Erst Ende Juli und im August trafen die erwarteten Touristenkontingente ein, aber viel spärlicher als man gehofft hatte. Der schöne Monat September gestattete allerdings in gewissen Kurorten eine Verlängerung der Saison bis Anfang Oktober, nachdem jedoch die Großzahl der Touristen bereits wieder abgereist war.

Auch die Valuta wirkt fortwährend sehr beeinträchtigend, nicht weniger die unangenehmen Folgen des englischen Streikes, die Ausreise-Schwierigkeiten der italienischen Regierung, die Wirtschaftskrise in Deutschland etc.

In den Städten herrschen immer noch die *schweizerischen Touristen* vor, in den meisten Kurorten jedoch waren sie weniger zahlreich, nicht nur wegen des schlechten Wetters, sondern weil sich viele unter ihnen zum Sommeraufenthalt nach dem Ausland, besonders nach Frankreich, begeben hatten.

Die *Deutschen* bilden in allen Touristengebieten, und zwar neuerdings auch in der Westschweiz, das größte Fremdenkontingent. In der Ost- und Zentralschweiz ist ihre Zahl seit dem Winter 1925/26 leicht zurückgegangen.

Auch die Gesamtzahl der *englischen* Touristen ist hinter derjenigen der vorhergehenden Jahre zurückgeblieben; immerhin hat diese in gewissen Gebieten noch zugenommen. Die Zahl der *Italiener* ist sowohl wegen der Valuta, wie infolge der oben erwähnten Ausreiseschwierigkeiten, überall zurückgegangen.

Die *Holländer* und *Nordamerikaner* sind in zunehmender Anzahl in den meisten Kurorten eingetroffen.

F. Finanzen.

Im Vergleiche zu den Aufgaben, die die Schweizerische Verkehrszentrale zu lösen hat und im Hinblick auf die von allen Seiten an sie herantretenden Forderungen, sind ihre Finanzen sehr beschränkt. Es muß deshalb bei der Auswahl der Propagandamittel und bei deren Anwendung die größte Sparsamkeit beobachtet werden. Es gilt ein Maximum an Ergebnissen durch Anpassung der Ausgaben an die verfügbaren Kredite zu erreichen. Eine aufmerksame Prüfung der Jahresrechnung 1926 zeigt, daß im Rahmen eines bescheidenen Budgets zahlreiche Arbeiten erledigt und eine ausgedehnte Reiseverkehrsorganisation im Auslande unterhalten worden ist. Es darf in diesem Zusammenhange wohl auf den bundesrätlichen Bericht des Jahres 1924 verwiesen werden, der sich über die Tätigkeit der Schweizerischen Verkehrszentrale folgendermaßen ausspricht: «Es besteht kein begründeter Zweifel, daß die Schweizerische Verkehrszentrale die ihr anvertrauten Mittel gewissenhaft und zweckmäßig verwaltet und sie möglichst nutzbringend verwendet.»

Die Schweizerische Verkehrszentrale muß die Ausgaben notwendigerweise ihren Finanzmitteln anpassen. Es ist aber bedauerlich, daß diese nicht größer sind, da Mehreinnahmen die Durchführung von Arbeiten gestatten würden, die sich aufdrängen, an die heranzutreten sie sich aber wegen der daraus entstehenden Kosten nicht wagt, wie z. B. die Errichtung von neuen Agenturen im Auslande, Lichtreklame in den großen Städten, Filmaufnahmen und Vorführung der Filme in den Kinotheatern, Ausbau der Publizität durch die Presse und das Plakat, etc. Wenn wir immer wieder unsere Subventions- und Beitragsgesuche an die Verkehrsinteressenten richten, so geschieht es deshalb, weil wir stets die dringenden Notwendigkeiten und zahlreichen Möglichkeiten der Propaganda im Interesse des schweizerischen Wirtschaftslebens vor Augen haben und deren außerordentliche Bedeutung für das letztere uns immer wieder mit allem Ernste zum Bewußtsein kommt. Wir wenden uns deshalb nicht nur an die Transportanstalten, die Hoteliers und die eng mit diesen verbundenen Erwerbszweige, sondern auch an alle diejenigen, die indirekt aus dem Reiseverkehr Nutzen ziehen: Bundesbetriebe, Kantone und Gemeinden, für welche die finanzielle Unterstützung der Reiseverkehrspropaganda eine *produktive Ausgabe* in Form von Vermehrung der Steuereinnahmen bedeutet, landwirtschaftliche Betriebe, Handels- und Industrieunternehmen, Bankinstitute, Engros- und Detailgeschäfte, usw. Für sie alle ist der durch den Reiseverkehr entstehende «Export im Innern» eine Verdienstquelle. Diese Art wirtschaftlicher Betätigung hat man, neben der Landwirtschaft, nicht mit Unrecht als die nationalste unserer Industrien bezeichnet, denn sie steht in innigster Beziehung zum Boden, zur Natur unseres Landes. Die meisten unserer Industrien können ins Ausland verpflanzt werden, nicht aber die Reiseverkehrs- und Hotelindustrien.

Aus diesen Erwägungen heraus haben wir nach Ablauf der dreijährigen Amtsperiode 1924/1926 unsere Mitglieder im Jahre 1926 um Erneuerung ihrer Mitgliedschaft für die neue Amtsdauer von 1927 bis 1929 ersucht. Obwohl noch nicht alle Zusagen eingetroffen sind, so dürfen wir dennoch mit Genugtuung jetzt schon feststellen, daß der Einladung Folge geleistet wurde und die Zahl der Mitglieder im Zunehmen begriffen ist. Diesen sei unser Dank ausgesprochen und die Versicherung gegeben, daß ihre Beiträge und die Subventionen der öffentlich-rechtlichen Korporationen (Bund, Kantone und Gemeinden) im Interesse des Reiseverkehrs, und demnach auch der schweizerischen Volkswirtschaft, beste Verwendung finden werden.

Im Jahre 1926 beliefen sich die Einnahmen der Verkehrszentrale, ein Überschuß vom Geschäftsjahr 1925 von Fr. 30,233.59 inbegriffen, auf Fr. 572,189.43 (Budget Fr. 556,533.59), gegenüber Ausgaben von Fr. 564,129.44 (Budget Fr. 582,300.—). Der *effektive* Einnahmenüberschuß beträgt demnach am 31. Dezember Fr. 8059.99; derselbe muß jedoch um Fr. 5000.— vermindert und auf Fr. 3059.99 herabgesetzt werden infolge Abschreibung der für 1923 nicht einbezahlten Subvention der Neuen Gotthardvereinigung.

Wären die zum Jahr 1926 gehörenden Zahlungen, welche wegen Mangel an Barmitteln zurückgestellt werden mußten, geregelt worden, so würde sich der Einnahmenüberschuß von Fr. 3059.99 in ein Defizit von Fr. 5200.01 umgewandelt haben, während das voraussichtliche Defizit für 1926 auf Fr. 25,766.41 festgesetzt worden war. Dieses Ergebnis ist die Folge davon, daß die Ausgaben möglichst eingeschränkt worden sind.

Die Subventionen und Beiträge belaufen sich auf Fr. 438,600.— statt 431,100.—, wie im Budget vorgesehen; die freiwilligen Zuwendungen erreichen eine Gesamtsumme von Fr. 9445.— (Budget Fr. 1700.—).

Wir benützen zum Schluß die Gelegenheit, um allen Jenen, die der Nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs ihre wohlwollende Unterstützung gewährt haben, unsern Dank auszusprechen, und wir bitten sie, uns im Interesse der schweizerischen Volkswirtschaft ihre Sympathie und ihre wertvolle Mitarbeit auch fernerhin zuteil werden zu lassen.

Schweizerische Verkehrszentrale:

Der Direktor:
A. Junod.

Der Präsident des Vorstandes:
E. Tobler.