

Bundesblatt

76. Jahrgang.

Bern, den 30. Juli 1924.

Band II.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Pettizeile oder deren Raum. — Inserate franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

1870

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Subventionierung der schweizerischen Verkehrszentrale durch den Bund.

(Vom 23. Juli 1924.)

Der Bundesbeschluss vom 28. September 1917 (amtliche Sammlung XXXIII, 827) betreffend die Beteiligung des Bundes an der nationalen Vereinigung für die schweizerische Zentralstelle für Reiseverkehr (Verkehrszentrale) bestimmt in Art. 1:

„Der Bund gewährt der nationalen Vereinigung für die schweizerische Zentralstelle für Reiseverkehr (Verkehrszentrale) eine jährliche Subvention, deren Betrag jeweilen im Budget festgesetzt wird. Für das Jahr 1918 beträgt die Subvention Fr. 120,000.“

Mit Eingabe vom 11. Juli 1923 ersuchte die Direktion der Verkehrszentrale den Bundesrat, diesen Beitrag im Budget für das Jahr 1924 auf Fr. 250,000 zu erhöhen.

Gestützt auf seinen grundsätzlichen Beschluss, alle Ausgaben und besonders auch die Subventionen nach Möglichkeit einzuschränken und neue Subventionen oder Erhöhungen von solchen überhaupt nur in ganz ausserordentlichen Fällen zu bewilligen, gab der Bundesrat dem Begehren keine Folge, sondern setzte im neuen Budget den Subventionsbetrag nach wie vor auf Fr. 120,000 fest.

Am 5. November 1923 erneuerte die Direktion der Verkehrszentrale ihr Gesuch, indem sie sich diesmal an die Bundesversammlung wandte.

Die ständerätliche Finanzkommission brachte zum Budget für 1924 folgendes Postulat (Nr. 2) ein:

„Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht zu erstatten über die mit der Jahressubvention von Fr. 120,000 an die schweizerische Verkehrszentrale, auf Grund des Bundesbeschlusses vom 28. September 1917, erzielten Ergebnisse und Erfahrungen, sowie über die Eingabe der Verkehrszentrale an die Bundesversammlung vom November 1923 mit Gesuch um erhebliche Erhöhung der Subvention, endlich auch darüber, ob nicht mit einer allfälligen Erhöhung der Subvention eine Revision des Bundesbeschlusses von 1917 verbunden werden sollte, um die Bundessubvention zu den Beiträgen anderer Interessenten in Beziehung zu setzen und um den Einfluss des Bundes in den Verwaltungsorganen der Verkehrszentrale ebenfalls zu erhöhen.“

Bei der Behandlung des Budgets erklärte der Vorstoher des Departements des Innern im Namen des Bundesrates, das Postulat anzunehmen, worauf es widerspruchlos erheblich erklärt wurde.

Dem Postulate entsprechend, beehren wir uns, Ihnen hiermit den verlangten Bericht vorzulegen.

I.

Das Postulat verlangt in erster Linie, dass der Bundesrat sich über die mit dem Jahresbeitrag an die schweizerische Verkehrszentrale gemachten Erfahrungen ausspreche, über die erzielten Ergebnisse Bericht erstatte und damit zugleich zu dem Gesuche der Verkehrszentrale an die Bundesversammlung um wesentliche Erhöhung des Bundesbeitrages Stellung nehme.

Es besteht kein begründeter Zweifel, dass die schweizerische Verkehrszentrale die ihr anvertrauten Mittel gewissenhaft und zweckmässig verwaltet und sie möglichst nutzbringend verwendet. Gewähr dafür bieten in buchhaltungstechnischer Hinsicht das Rechnungsrevisorat des Kantons Zürich, das mit der Kontrolle der Finanzen der Verkehrszentrale betraut ist, und, soweit es sich um die zweckentsprechende Verwendung der Mittel handelt, die drei Organe der schweizerischen Vereinigung für die Förderung des Reiseverkehrs: Generalversammlung, Verkehrsrat und Vorstand, in denen die Eidgenossenschaft vertreten ist und die ihr Recht der Kontrolle, Überwachung und Oberleitung in Gemässheit der Statuten ausüben. Man wird allerdings nicht behaupten können, dass von Anfang an alle Ausgaben, die die schweizerische Verkehrszentrale für Propaganda im Ausland gemacht hat, gleichermaßen gerechtfertigt und nützlich gewesen und zum erreichten Zweck stets im richtigen Verhältnis gestanden seien. Es handelt

sich bei der Publizität eben um ein Gebiet, bei dem das Vorgehen je nach den zeitlichen Verhältnissen, den momentanen Auffassungen und der Mode oft gewechselt werden muss, ein Gebiet, auf dem naturgemäss auch die schweizerische Verkehrszentrale zunächst ihre Erfahrungen machen musste. Es galt, neue Mittel der Propaganda zu ersinnen und zu erproben, und so war es nicht zu vermeiden, dass nach den ungeheuren Umwälzungen des Krieges zunächst eine Versuchsperiode eintrat.

Was sodann die Einschätzung der der Tätigkeit der Verkehrszentrale zu verdankenden Resultate anbetrifft, so ist die Frage allerdings nicht so einfach. Um sie zu beantworten, muss vorerst deren Tätigkeit selbst näher erläutert werden.

Seit ihrer Gründung hat sich die Verkehrszentrale in erster Linie mit der Veröffentlichung des früher vom Verband der Verkehrsvereine und dem Publizitätsdienst der Bundesbahnen gemeinsam herausgegebenen allgemeinen Publizitätsmaterials und vor allem des Führers „Die Schweiz“ und der Touristenkarte in mehreren Sprachen befasst. Überdies hat sie eine Reihe neuer Veröffentlichungen unternommen, so z. B. Broschüren über die Schweizerschulen, den Wintersport, die Thermalstationen und Mineralwasser, die Frühjahrsaufenthaltsorte, Programme und Kalender über Sport etc., den Swiss Travel Almanac, den Abreisskalender Die „Schweiz“ etc. Diese Broschüren werden unentgeltlich an die Reiseagenturen der ganzen Welt, die Agenturen der schweizerischen Bundesbahnen und die schweizerischen Konsulate im Ausland abgegeben. Die Verkehrszentrale hat ferner auch Serien chromolithographischer und heliographischer Plakate herausgegeben und gleichfalls in der ganzen Welt verbreitet.

Andererseits liegt der Verkehrszentrale die Aufgabe ob, das Publizitätsmaterial der Transportanstalten, der Verkehrsvereine und des Hoteliersvereins entgegenzunehmen und an das Ausland abzugeben.

Es sollen hier einige Zahlen zur Veranschaulichung des Umfanges dieses Expeditions- und Verteilungsdienstes folgen.

Im Jahre 1923 versandte der Hauptsitz der Verkehrszentrale in Zürich 195,627 Broschüren aus eigenem Verlag (1922: 206,843 und 124,663 aus dem Verlage der Verkehrsvereine, Transportanstalten etc. (1922: 151,891), sowie 24,850 Plakate (1922) 11,329) ins Ausland. Ferner hat der Nebensitz in Lausanne 85,623 Broschüren (1922: 31,222) und 2921 Plakate (1922: 604) zum Versand gebracht.

Veröffentlichung und Verbreitung von Publizitätsmaterial bilden aber nur eine Seite der Tätigkeit der Verkehrszentrale. Ihre übrigen, gleichfalls wichtigen Aufgaben können hier nur in Form blosser Aufzählung vermerkt werden: Beteiligung an Ausstellungen mit propagandistischen Zwecken, Touristik und Sport; Einrichtung temporärer Auskunftsbureaux an wichtigen Ausstellungen (Amsterdam, London, Gothenburg) oder anlässlich von Festen mit starkem Zuzug auswärtiger Gäste (z. B. in München während der Oberammergauer Passionsspiele); Unterhalt ständiger Vertretungen in der Fremde (eigentliche Agenturen, Korrespondenten, Inspektoren); Patronisierung von Werken über die Schweiz (*La Suisse jugée par les Français, les Jeux sur les Cimes*, Spezialnummer des „Studio“ über die ländliche Kunst in der Schweiz); Organisation von Reisen ausländischer Journalisten und Ärzte in der Schweiz; Inserierung und redaktionelle Publizität in der Presse aller Länder; Propaganda durch den Film, durch photographische Aufnahmen und Konferenzen.

Auf allen diesen Gebieten hat es die Verkehrszentrale verstanden, mit beschränkten Mitteln zweckentsprechende Organisationen und wirksame Propagandaunternehmungen ins Leben zu rufen, die sehr befriedigende Ergebnisse zeitigt haben.

Auch darf nicht ausser acht gelassen werden, dass die Verkehrszentrale, seit sie im Auslande bekannt geworden ist und je mehr sie es wird, zur wichtigsten Auskunftsstelle über Touristik und Reiseverkehr in der Schweiz geworden ist, an die man sich aus allen Ländern der Welt immer mehr um Auskünfte aller Art wendet. Die Tätigkeit der Zentralstelle auf dem Gebiete des Verkehrswesens, der Statistik und des Studiums volkswirtschaftlicher Fragen sei hier nur nebenbei erwähnt, da diese Tätigkeitsgebiete, so wichtig sie auch sind, nur einen beschränkten Teil der Ausgaben der Zentrale ausmachen.

Die nachfolgende Statistik über den Postverkehr im Jahre 1923 gibt eine Idee von der Arbeit, die von den beiden Sitzen der Verkehrszentrale bewältigt wird:

	Zürich:		Lausanne:
Briefe	10,876	Briefe	3141
Zirkulare	25,932	Zirkulare	1629

In diesen Zahlen nicht inbegriffen sind die vorerwähnten Sendungen von Drucksachen und Plakaten, die meist als Pakete, in Rollen oder grossen Bahncolis speditiert werden. Es ist selbstverständlich, dass eine Institution, die so wichtige und oft so

verschiedenartige Interessen zu vertreten hat, wie die, deren Wahrung der Verkehrszentrale obliegt, vor Kritik nicht gefeit sein kann. So ist beispielsweise vorgekommen, dass die Vertreter einzelner Gebiete unseres Landes geglaubt haben, ihre Interessen würden andern hintangesetzt; auch ist vorgekommen, dass sich Schweizer im Auslande über die Unzulänglichkeit der Propaganda beklagt haben, die in dem von ihnen bewohnten Lande geübt wird. Wenn das Departement des Innern von Kritiken solcher Art Kenntnis erhielt, unterliess es nicht, sie auf ihre Begründetheit eingehend zu prüfen. Es konnte sich davon überzeugen, dass die Klagen der ersteren Art durchaus unbegründet sind, und dass die Verkehrszentrale redlich bestrebt ist, allen Teilen des Landes gerecht zu werden, keinen zu Ungunsten eines andern zu bevorzugen und lediglich die Interessen der Allgemeinheit im Auge hat. Was sodann die Klagen der zweiten Art anbetrifft, so ist zu bemerken, dass wenn die Zentrale nicht in allen Ländern der Welt eine so intensive Propaganda entfalten kann, wie sie es gerne möchte, sie eben ihre Ausgaben für Publizität ihren Mitteln anpassen und sich also darauf beschränken muss, eine Auswahl zu treffen, d. h. ihre Propaganda in denjenigen Ländern besonders intensiv zu gestalten, in denen sie den grössten Erfolg verspricht, ohne indessen irgendeines zu vernachlässigen. Im Schosse der bundesrätlichen Delegation in den Verkehrsrat ist andererseits kritisiert worden, die Zentrale verwende ihre Zeit und ihre Mittel zu ausschliesslich für Zwecke der Publizität und sie habe in den letzten Jahren wissenschaftliche Studien, volkswirtschaftliche und statistische Arbeiten, wie sie mit in ihrem Tätigkeitsprogramm vorgesehen sind (vgl. Botschaft vom 16. März 1917, Bundesblatt 1917, I. S. 377) mehr oder weniger unberücksichtigt auf der Seite gelassen. Hieran tragen zweifellos die Verhältnisse die Schuld, die es der Verkehrszentrale unmöglich machten, sich bisher diesen Aufgaben zu widmen. Soweit die Aussetzungen begründet erscheinen, wird aber dafür gesorgt werden, dass die Verkehrszentrale ihnen in Zukunft Rechnung trage.

Zur Hauptfrage nach den Ergebnissen der von der Verkehrszentrale entfaltenen propagandistischen Tätigkeit übergehend, ist Folgendes zu bemerken: Die Wirkungen einer Publizität zu Gunsten des Reiseverkehrs lassen sich rechnerisch nicht ermitteln. Der Fremdenverkehr wird von zahlreichen und verschiedenartigen Umständen, wie vom Wechselkurs, den politischen Verhältnissen und Ereignissen, der Mode usw. stark beeinflusst. Einer dieser Faktoren ist auch die Propaganda; ihr Zweck ist: die Wirkung

günstiger Verhältnisse zu verstärken und diejenige der ungünstigen Umstände zu bekämpfen.

Leider besteht noch keine einheitliche und obligatorische Statistik über den Fremdenverkehr in der Schweiz; mangels einschlägiger gesetzlicher Vorschriften ist eine der Aufgaben der Verkehrszentrale eben gerade auch die, den Versuch der Einführung einer hinlänglich genauen, für volkswirtschaftliche Arbeiten verwendbaren Statistik zu unternehmen. Trotz dieses Mangels hat man in den zwei letzten Jahren eine erhebliche Zunahme des Fremdenverkehrs feststellen können. Eine Arbeit von Herrn Dr. Blaser, Vorsteher des Nebensitzes in Lausanne, über die Sommersaison des Jahres 1923 legt dar, dass die den Fremdenverkehr betreffenden Zahlen für diese Zeit gegenüber denjenigen des Vorjahres eine merkliche Zunahme aufweisen, und zwar sowohl allgemein gesprochen, als für die einzelnen Stationen und für beinahe alle Länder, die der Schweiz Touristenkontingente liefern. Für die Wintersaison 1923/24 weisen die verfügbaren Zahlen eine noch stärkere Zunahme auf.

Es soll hier eine statistische Teilübersicht folgen, die jedoch genau und symptomatisch ist.

Die offizielle Statistik über den Fremdenverkehr im Kanton Graubünden weist für die drei letzten Wintersaisons folgende Zahlen auf, wobei jeder einzelne Tourist bei seiner Ankunft einmal gezählt wurde:

Heimatort	1921/22	1922/23	1923/24
Schweiz	43,786	49,473	51,276
Grossbritannien	20,845	25,605	33,975
Frankreich	6,705	6,735	5,941
Belgien und Luxemburg		2,549	2,661
Holland	11,086	12,215	7,356
Italien	1,736	2,669	3,233
Spanien und Portugal	1,988	2,771	3,016
Deutschland	10,474	9,161	56,553
Österreich		1,173	3,965
Ungarn	504	230	1,408
Tschechoslowakei		603	1,854
Yugoslawien	1,001	664	1,093
Rumänien			
Bulgarien			
Griechenland	2,795	1,405	2,095
Übertrag	100,920	115,253	174,426

Heimatort	1921/22	1922/23	1923/24
Übertrag	100,920	115,253	174,426
Dänemark	1,605	2,307	1,712
Schweden, Norwegen und Finnland			
Polen	1,287	132	567
Ukraine			
Russland		1,199	1,004
Vereinigte Staaten und Kanada	4,099	6,455	6,733
Verschiedene Staaten	856	1,499	2,181
Total	108,767	126,684	190,623

Die Abteilung für Publizität und Statistik der Schweizerischen Bundesbahnen hat uns nachstehende Zusammenstellung über die Frequenz der Saisonzüge England-Graubünden und England-Berner-Oberland von 1921 an vermittelt:

Richtung Graubünden

	I. Kl.	II. Kl.	Wagon-lits	Zusammen
1921/22	2,143	1,804	936	4,883
1922/23	2,684	5,391	1,105	9,181
1923/24	4,026	9,331	2,119	15,476

Richtung Berner-Oberland

1921/22	1,184	1,372	369	2,925
1922/23	1,858	2,963	764	5,585
1923/24	2,225	4,336	1,362	7,923

Der Billetverkauf durch die Agenturen der schweizerischen Bundesbahnen im Auslande weist einen noch stärkeren Zuwachs auf; er ist zurzeit so bedeutend, dass die Aussichten für die Sommersaison 1924 als sehr günstig bezeichnet werden können. Wenn schon also die Wiederbelebung des Fremdenverkehrs eine erfreuliche ist, so darf man sie doch nicht als endgültige Tatsache betrachten, die die Schweiz der Pflicht, weiterhin propagandistisch tätig zu sein, entheben würde. Hotelindustrie und Transportanstalten werden noch vieler Jahre erfolgreicher Arbeit bedürfen, um sich von dem schweren Schlage zu erholen, den der Krieg ihnen versetzt hat. Eine oder zwei gute Saisons genügen nicht, um die Lage, wie sie vor dem Kriege war, wieder herzustellen. Es ist also ein Gebot der Notwendigkeit, die An-

strengungen gerade jetzt zu verdoppeln, wo sie Früchte tragen. Die nachfolgenden Konsularberichte liefern den Beweis dafür, dass mit Bezug auf die Propaganda im Auslande, wie z. B. in den Vereinigten Staaten, in Kanada und Australien, noch sehr vieles zu tun übrig bleibt. Eine auch nur einigermaßen intensive Propaganda in diesen grossen Ländern verursacht aber bedeutende Kosten, die aus den jetzigen Mitteln der Verkehrszentrale nicht bestritten werden können.

In welchem Masse ist nun das Wiederaufleben des Reiseverkehrs in der Schweiz der Tätigkeit der Verkehrszentrale zu verdanken? Auf diese Frage eine sichere Antwort zu geben, ist nicht wohl möglich. Immerhin berechtigen gewisse Anzeichen und Dokumente zu der Annahme, dass deren Tätigkeit in Verbindung mit derjenigen des Publizitätsdienstes der S. B. B. und ihrer Agenturen, faktisch fruchtbringend ist, und dass man das erzielte Ergebnis zu einem guten Teile ihr zuschreiben kann. Beweis hierfür liegt unter anderm im kontinuierlichen, raschen Anwachsen der Zahl der Auskunftsgesuche, die in den letzten Jahren der Verkehrszentrale zugegangen sind, welche Gesuche dartun, dass die Institution im Auslande immer besser bekannt wird und dass man sich im Auslande vor allem auch wieder mehr für den Reiseverkehr in der Schweiz interessiert.

Ein weiterer Beweis für den Erfolg der Tätigkeit der Verkehrszentrale wird durch die schweizerischen Konsularberichte aus dem Auslande geliefert. In einem dem Dossier beigegebenen Faszikel sind die den Reiseverkehr betreffenden Stellen aus den Konsularberichten vereinigt. Es geht daraus hervor, dass wenn auch in vielen Konsularbezirken die politische Lage und der Wechselkurs Reisen in die Schweiz grosse Hindernisse in den Weg legen, die Lage sich in dieser Hinsicht in verschiedenen Ländern doch merklich bessert. Mehrere Konsuln sprechen sich sehr lobend über die Tätigkeit der Verkehrszentrale aus und viele verlangen eine noch intensivere Publizität in den Ländern, in denen sie akkreditiert sind. Aber auch abgesehen von diesen Anzeichen und Beweisen, ist darauf hinzuweisen, dass der Nutzen der Reklame eine durch den Handelsbrauch genugsam erwiesene Erfahrungstatsache ist, die weiteren Beweises gar nicht bedarf. Alle am Reiseverkehr interessierten Länder teilen diese Auffassung und haben Organisationen für die Propaganda im Auslande geschaffen, denen absolut und relativ gesprochen, bedeutend grössere Mittel als der schweizerischen Verkehrszentrale zur Verfügung gestellt sind. Wir nennen nur das Office national du

Tourisme in Frankreich und l'Ente nazionale delle industrie turistiche in Italien, die über jährliche Einkünfte von mehreren Millionen Franken verfügen.

Wir sehen davon ab, hier zu wiederholen, was in der Botschaft vom 16. März 1917 über die Wichtigkeit des Fremdenverkehrs für die Volkswirtschaft gesagt ist. Sicher ist, dass das von den Fremden ins Land gebrachte Geld sich als der wichtigste und als sehr notwendiger Zuschuss an unsere natürlicherweise stets passive Handelsbilanz darstellt, sowie dass alle Zweige unserer nationalen Tätigkeit Nutzen aus ihr ziehen, und zwar nicht nur die Hotelindustrie und die Verkehrsanstalten, sondern auch die Landwirtschaft, der Handel, das Gewerbe und alle Arten der Industrien.

Ebenso erscheint es überflüssig neuerdings darzutun, welches direkte und indirekte Interesse die Eidgenossenschaft an der Entwicklung des Fremdenverkehrs hat. Obschon dieses Interesse sich zahlenmässig nicht genau nachweisen lässt, so ist es auf alle Fälle sehr bedeutend, indem ja alle öffentlichen und fiskalischen Verwaltungen des Bundes: Bahnen, Post, Telegraph, Zoll, Steuerverwaltung etc. einen bedeutenden Teil ihrer Einnahmen aus dem Fremdenverkehr ziehen und diese Einnahmen sich entsprechend der Zunahme oder Abnahme des Reiseverkehrs in der Schweiz erhöhen oder verringern. Die Botschaft vom 17. März 1917 schätzte die direkten Einnahmen der Bundesverwaltung aus dem Fremdenverkehr auf 25 Millionen und auf eine gleiche Summe für die Bundesbahnen. Heute müssten, mit Rücksicht auf die allgemeine Tariferhöhung und die Einführung neuer Einnahmequellen, diese Zahlen wohl noch viel höher veranschlagt werden.

Es kann also nicht bestritten werden, dass das Argument, das die Verkehrszentrale zur Begründung ihres Gesuches um Erhöhung der Bundessubvention geltend macht, schlüssig ist, nämlich dass die ihr gewährte Bundeshilfe nicht einer ordentlichen Subvention à fonds perdu gleichgestellt werden könne, sondern als produktive Ausgabe zu betrachten sei, die natürlicher- und notwendigerweise im eigensten Interesse des Bundes gemacht werden muss, oder m. a. Worten, als Entgelt für Einrichtungen, die, wenn sie nicht von der Verkehrszentrale besorgt würden, vom Bunde selbst und allein übernommen werden müssten.

Das in den Eingaben der Verkehrszentrale enthaltene Finanz-exposé verzeigt für die Periode von 1918 bis 1923 folgende Einnahmen und Ausgaben:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben
	Fr.	Fr.
1918	504,777. 02	82,834. 03
1919	444,974. 22	299,789. 22
1920	526,709. 07	576,066. 22
1921	455,855. 65	715,134. 14
1922	429,397. 62	561,519. 35
1923	421,007. 14	480,883. 85

Dieser Tabelle ist zu entnehmen, dass während in den ersten zwei Jahren der Organisation der Verkehrszentrale deren Einnahmen bedeutend höher waren als ihre Ausgaben, erstere von 1920 hinweg hinter diesen zurückgeblieben sind. Bisher konnte die Verkehrszentrale ihre Mehrausgaben noch durch Inanspruchnahme der während der zwei ersten Geschäftsjahre angelegten Reserven decken. Das Aktivsaldo von Fr. 66,493. 91 per Ende 1923 wird indessen nach dem Voranschlag auf Ende 1924 verschwunden und durch ein auf Fr. 146,221. 09 geschätztes Passivsaldo ersetzt sein. Infolgedessen wird die Verkehrszentrale dann vor der Alternative gestellt sein: Entweder eine Erhöhung ihrer Einnahmen zu erzielen oder aber ihre Ausgaben zu vermindern und damit ihre Propagandatätigkeit einzuschränken. Die Ausgaben für Publizität, die sich nach der Rechnung für 1923 bei einem Total der Ausgaben von Fr. 480,883. 85 auf Fr. 394,572. 89 belaufen, sind tatsächlich die einzigen, die im Voranschlag eine Verminderung erfahren könnten, aber auch dies wäre nur auf Kosten der Propagandatätigkeit möglich.

Es sind Anstrengungen gemacht worden, um eine Erhöhung der Subvention und der Beiträge der Mitglieder der Vereinigung zu erzielen. Sie sind teilweise von Erfolg begleitet gewesen; die Erhöhung der Einnahmen, die sie bewirken, wird indessen eine nur unbedeutende sein; übrigens sind die Schritte, die nach dieser Richtung unternommen wurden, noch nicht zum Abschluss gelangt, so dass die endgültigen Ergebnisse erst im Jahre 1924 bekannt sein werden.

Angesichts dieser Tatsachen und wegen des Interesses, das der Propagandatätigkeit der Verkehrszentrale für die schweizerische Volkswirtschaft im allgemeinen und für die Finanzen des Bundes im besondern zukommt, anerkennt der Bundesrat, gestützt auf die Anträge seiner Departemente des Innern, der Finanzen, der Volkswirtschaft und der Post und Eisenbahnen, dass eine Erhöhung der Bundessubvention für die Verkehrszentrale gerechtfertigt sei, und er wird im Voranschlag für 1925 einen dahin-

zielenden Antrag einbringen. Was den Betrag der neuen Subvention anbetrifft, so glaubt er indessen nicht so weit gehen zu können, wie die Direktion der Verkehrszentrale es gewünscht hätte, und er hat sie vorbehaltlich der Genehmigung durch die eidgenössischen Räte auf Fr. 180,000 angesetzt; eine nähere Begründung dieses Beitrages folgt im nächsten Kapitel.

II.

Die zweite Frage, die durch das Postulat der ständerätlichen Finanzkommission aufgeworfen wird, ist die, ob es nicht angezeigt sei, den Bundesbeschluss vom 28. September 1917 zu dem Zwecke zu revidieren, um die Bundessubvention mit den Beiträgen anderer Interessenten in Einklang zu bringen.

In dieser Beziehung darf in erster Linie auf folgende Ausführungen in der Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1917 (Bundesblatt 1917, I, S. 401) verwiesen werden:

„... Auch muss selbstverständlich zwischen dem vom Bundesbewilligten Subventionsbetrage und der Summe der von anderer Seite fließenden Beiträge ein gewisses Verhältnis bestehen. Wenn dieses Verhältnis im Entwurfe zum Bundesbeschluss nicht näher bestimmt ist, so ist das deshalb der Fall, weil wir der Meinung sind, es solle ... auf die Ergebnisse der ersten Tätigkeit des Amtes abgestellt und den Bundesbehörden die nötige Freiheit des Handelns gewahrt werden.“

In der erwähnten Botschaft waren im Hinblick auf einen Bundesbeitrag von Fr. 120,000, Beiträge anderer Interessenten in der Höhe von Fr. 180,000 vorgesehen. Der Bundesbeitrag wäre somit zu den andern Beitragsleistungen im Verhältnis von 2 : 3 gestanden.

Von Anfang an und besonders im ersten Jahre haben die Beiträge der Mitglieder und der andern Subventionen ausser dem Bunde den ursprünglich vorgesehenen Betrag von Fr. 180,000 faktisch noch überstiegen. Für das erste Geschäftsjahr (1918) z. B. erreichten sie den Betrag von Fr. 377,430. In der Folge haben sie dann aber stark abgenommen. In den drei letzten Jahren machten diese Einnahmen, mit Einschluss der Beiträge für Kollektivreklame, folgende Summen aus:

1921	Fr. 320,048. 85
1922	„ 303,858. 42
1923	„ 295,358. 70

Das Mittel aus diesen Beiträgen für die drei letzten Jahre beträgt Fr. 306,422. Wenn man auf dieser Basis einen Bundesbeitrag von $\frac{2}{3}$ des Durchschnittsbetrages berechnet, so kommt man auf eine Summe von rund Fr. 204,000, die über den hievor angegebenen Betrag erheblich hinausgeht.

Zieht man einerseits das Interesse, das der Bund und die andern Gruppen von Mitgliedern und Subventionen an der Entwicklung des Fremdenverkehrs haben, und andererseits ihre finanzielle Leistungsfähigkeit in Betracht, so erscheint das ursprünglich vorgesehene Verhältnis von 2:3 heute noch als billig und angemessen.

Immerhin glauben wir nicht, dass es nötig sei, den Bundesbeschluss vom 28. September 1917 in dem durch das Postulat angedeuteten Sinne zu revidieren, und zwar aus folgenden Gründen:

Wenn im Bundesbeschluss auch nur als Maximum ein bestimmtes Verhältnis zwischen der Bundessubvention und den andern Beiträgen festgesetzt würde, so käme man zufolge einer natürlichen und wohlbekanntenen Neigung unvermeidlich dazu, dieses Maximum als das normale und regelmässige Verhältnis zu betrachten. Für den Fall, dass später die Beiträge der andern Interessenten in erheblicher Weise zunehmen würden, wäre folglich der Bund mehr oder weniger gezwungen, der Bewegung selbst auch zu folgen und seinen Beitrag entsprechend zu erhöhen. Nun wird sich aber diese Eventualität wahrscheinlich erst einstellen, wenn einmal ein starkes Wiederaufblühen des Geschäftslebens den Interessenten gestatten wird, bedeutende Mittel für die Publizität aufzuwenden, also in einem Zeitpunkte, wo die Mitwirkung des Bundes weniger nötig sein wird, als sie es jetzt ist. Auch gilt ganz allgemein der Grundsatz, dass die Bundessubventionen dazu dienen sollen, finanziell schwache Unternehmen zu kräftigen und nicht die Starken zu begünstigen. Nun würde aber die Festlegung eines Verhältnisses zwischen den beidseitig bewilligten Leistungen gerade das Gegenteil davon bewirken.

Um ein gewisses Verhältnis zwischen dem Betrag der Bundessubvention und demjenigen der andern Leistungen festzulegen, ist also eine Revision des Bundesbeschlusses vom 28. September 1917 weder notwendig noch angezeigt. Es genügt dazu, dass die eidgenössischen Räte die Schlussfolgerungen dieses Berichts genehmigen, laut welchen der Bundesrat mit dem Antrage, die jährliche Subvention an die schweizerische Verkehrszentrale auf

Fr. 180,000 zu erhöhen, es übernimmt dafür zu sorgen, dass künftig die Bundessubvention keinesfalls zwei Drittel der von andern Interessenten aufgebrauchten Leistungen, mit Einschluss der Beiträge für Kollektivreklame, nach Massgabe des Durchschnittsbetrages der drei vorangehenden Jahre, übersteige.

Diese Lösung scheint uns dem von der ständerätlichen Finanzkommission ausgesprochenen Wunsche zu entsprechen. Sie entspricht auch den Interessen des Bundes und der Verkehrszentrale, indem sie es verhindert, dass die andern Interessenten ihre Beiträge immer weiter verringern und es dem Bunde schliesslich allein überlassen, der Verkehrszentrale die notwendigen Mittel zu liefern. Andererseits bindet sie die Bundesbehörde nicht in absoluter und endgültiger Weise, wie ein Gesetzestext es tun würde, sondern lässt ihr die nötige Handlungsfreiheit für Änderungen, die in Zukunft zufolge der Verhältnisse und Erfahrungen sich als notwendig erweisen könnten.

Indem der Bundesrat vorschlägt, den Subventionsbetrag für das nächste Jahr auf Fr. 180,000 festzusetzen, während derselbe sich nach der vorstehenden Berechnung auf Fr. 204,000 belaufen könnte, gibt er zugleich zu erkennen, dass es sein Wille ist, eher unter dem Verhältnis von $\frac{2}{3}$ zu bleiben, und dass dieses also als ein Maximum zu betrachten ist, das die Bundesbehörde nicht einzubalten braucht.

III.

Die dritte Frage, die im Postulat aufgeworfen wird, lautet: Ist es angezeigt, den Bundesbeschluss vom 28. September 1917 zu dem Zwecke zu revidieren, um den Einfluss des Bundes in den Verwaltungsorganen der Verkehrszentrale zu erhöhen? In dieser Hinsicht ist folgendes zu bemerken:

Nach den Statuten der nationalen Vereinigung für die Förderung des Reiseverkehrs verfügt der Bund in den Generalversammlungen, gleichwie die andern Mitglieder und Subvenienten, über eine Stimme auf je Fr. 500 Beitrag, somit gegenwärtig über 240 Stimmen, ohne indessen mehr als ein Fünftel der an einer Versammlung vertretenen Stimmen auf sich vereinigen zu können. Im Falle einer Erhöhung des Bundesbeitrages würde sich der Stimmenanteil des Bundes von rechtswegen entsprechend erhöhen. Immerhin würde diese Erhöhung seines Stimmenanteils praktisch wertlos bleiben, erstens wegen der erwähnten einschränkenden Bestimmung, die jetzt schon zur Auswirkung käme, indem die Zahl von 240 Stimmen stets mehr als ein Fünftel der

an einer Generalversammlung vertretenen Stimmen darstellt, und sodann weil tatsächlich der Bund bisher noch nie Gelegenheit gehabt hat und sie wahrscheinlich auch in Zukunft nur selten haben wird, an den Generalversammlungen sein Stimmengewicht voll zur Geltung zu bringen. In zwei Fällen, in denen er es hätte tun können (anlässlich der Bezeichnung des Hauptsitzes und des Nebensitzes der Verkehrszentrale), hat er sich der Stimmabgabe enthalten. Der Bund hat ferner ein Recht auf 12 Delegierte zu den Hauptversammlungen, von denen aber nur einer das Stimmrecht ausübt, und auf 7 Delegierte in den Verkehrsrat. Obwohl die Statuten eine Vertretung des Bundes im Vorstand nicht formell vorsehen, hat der Bundesrat auch in diesem Organ immer einen Vertreter gehabt. Der Bundesrat hat von seinem Rechte, 12 Delegierte an die Generalversammlungen abzuordnen, nie Gebrauch gemacht; er hat sich vielmehr darauf beschränkt, 7 Delegierte zu bezeichnen, die gleichzeitig Mitglieder des Verkehrsrates sind.

In welchem Sinne und zu welchem Zwecke der Bund, vom erwähnten Stimm- und Vertretungsrecht abgesehen, seinen Einfluss in den Organen der Verkehrszentrale erhöhen sollte, ist nicht ersichtlich. Wir erinnern in dieser Beziehung an die Grundsätze, von denen die Botschaft vom 16. März 1917 sich leiten liess, indem sie zwecks Schaffung der nationalen Vereinigung für die Förderung des Reiseverkehrs eine Lösung empfahl, die derselben sehr weitgehende Autonomie belassen sollte. Wenn auch der Bund das ihm zufolge seiner finanziellen Beteiligung zustehende Kontroll- und Aufsichtsrecht über die Institution ausüben soll, so scheint es anderseits doch nicht angezeigt zu sein, hierin noch weiter zu gehen und die Vereinigung durch allzu direktes Eingreifen der Bundesbehörde in ihre Geschäftsführung einer Art Vormundschaft zu unterwerfen, zufolge welcher sie der Vorteile der Autonomie verlustig ginge. Dies haben auch die Regierungen von Frankreich und Italien eingesehen, indem sie ihren nationalen Vereinigungen für die Förderung des Reiseverkehrs vollständige finanzielle und administrative Autonomie gewährten. Wir sind der Ansicht, der Bundesrat habe keinen Grund, jetzt von diesem Standpunkte abzuweichen und künftig auf die Geschäftsführung der Verkehrszentrale einen noch grösseren Einfluss ausüben zu wollen, als den gegenwärtigen, den der Bundesrat als genügend erachtet.

Es muss hier festgestellt werden, dass zwischen der Bundesbehörde und der Verkehrszentrale sich nie Meinungsverschiedenheiten und Konflikte ergeben haben, die erstere hätten veran-

lassen können, das Gewicht ihres Einflusses fühlen zu lassen. Wenn das eidgenössische Departement des Inneren glaubte, in einer administrativen Frage Stellung nehmen, einen Wunsch äussern oder einer Ansicht Geltung verschaffen zu sollen, so hat es den Delegierten des Bundesrates in den Vorstand beauftragt, letzterem seine Ansicht zur Kenntnis zu bringen, welcher denn auch stets nachgelebt wurde. Wenn sich übrigens einmal ein Konflikt oder eine Meinungsverschiedenheit ernsterer Natur ergeben sollte, dann stünde der Bundesbehörde immer noch ein wirksames Mittel zu ihrer Schlichtung zur Verfügung, indem ja der Bundesbeschluss vom 28. September 1917 den Betrag der Bundessubvention nicht dauernd festlegt und es ihr also freistünde, dieselbe jederzeit nach Gutdünken herabzusetzen oder sie gegebenenfalls sogar ganz aufzuheben.

Auf jeden Fall bedarf es zum Zwecke der Erhöhung des Einflusses des Bundes in den Organen der Verkehrszentrale nicht einer Revision des Bundesbeschlusses vom 28. September 1917, sondern lediglich der Statuten der Vereinigung. Der in Rede stehende Bundesbeschluss schreibt in seinen Art. 2 und 3 nur vor:

„2. Zweck und Aufgabe, sowie die Organisation der Vereinigung für eine schweizerische Zentralstelle für Reiseverkehr (Verkehrszentrale) werden durch die Statuten bestimmt, die dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen sind.

3. Der Bundesrat übt die ihm durch die Statuten eingeräumten Rechte durch Entsendung von Delegierten in die Verwaltungsorgane der Vereinigung aus.“

Da der Bundesrat von seinem Rechte der Vertretung in den Generalversammlungen nie vollen Gebrauch gemacht hat, hält er es auch nicht für angebracht, eine Revision der Statuten zum Zwecke der Erhöhung der Zahl seiner Abgeordneten in dieses oberste Organ der Vereinigung zu verlangen. Dagegen hat er allerdings die Absicht, der letztern zu beantragen, die Anzahl seiner Delegierten in den Verkehrsrat, die gleichzeitig seine Abgeordneten in den Generalversammlungen sind, auf neun zu erhöhen. Die Zahl von sieben Delegierten hat sich in der Tat als unzulänglich erwiesen, um in der Delegation den Vertretern der verschiedenen interessierten eidgenössischen Verwaltungszweige (Departemente des Innern, der Justiz und Polizei, der Bundesbahnen und des Zolles), sowie den Vertretern von Organisationen und Interessen idealer und sozialer Art (Heimatschutz, historische Kunstdenkmäler, Alpenklub, Hotelpersonal) Platz zu verschaffen und um zugleich den verschiedenen Landesteilen eine angemessene

Vertretung zu sichern. Um die Zahl der Mitglieder der bundesrätlichen Delegation in diesem Sinne zu erhöhen, bedarf es lediglich einer Revision des Art. 11 der Statuten der nationalen Vereinigung für die Förderung des Reiseverkehrs, die keine Schwierigkeiten bieten wird.

Anderseits hat die Erfahrung erwiesen, dass es vorteilhaft wäre, wenn der Bundesrat einen zweiten Vertreter im Vorstand der Vereinigung besäße. Der Vorstand ist tatsächlich das eigentliche Arbeits- und Kontrollorgan. Da er ziemlich oft (5 bis 8 Mal im Jahr) zusammentritt, sind seine Mitglieder mit allen Geschäften und allen Einzelheiten der Verwaltung der Verkehrszentrale vertraut und können so eine konstante und wirksame Kontrolle über sie ausüben. Gerade durch die Vermittlung des Delegierten in den Vorstand können die interessierten Departemente und der Bundesrat mit der Verkehrszentrale in Fühlung bleiben, sich mit den Geschäften auf dem Laufenden halten und in allen zu behandelnden Fragen ihre Ansicht zur Geltung bringen.

Bei verschiedenen Anlässen hat sich schon gezeigt, dass es von Interesse wäre, dass ausser dem Departement des Innern auch das Eisenbahndepartement im Vorstand einen in den Transportfragen bewanderten Vertreter hätte, der mit seinem Departement und den Bahnverwaltungen, besonders denjenigen der Bundesbahnen, in engem Kontakte steht.

Wir werden also der nationalen Vereinigung beantragen, einen zweiten Vertreter des Bundesrates in den Vorstand zu wählen. Dies erfordert, wie schon angeführt wurde, weder eine Revision des Bundesbeschlusses vom 28. September 1917, noch der Statuten der Vereinigung, und wird zweifellos auch sonst keine Schwierigkeiten bieten.

Unser Bericht kommt also zu folgenden Schlüssen:

1. Die Erfahrungen, die mit der Bundessubvention an die schweizerische Verkehrszentrale gemacht wurden und deren Ergebnisse sind zufriedenstellend und erbringen den Beweis für die Nützlichkeit der Institution.

2. Eine Erhöhung der Subvention auf Fr. 180,000 im Voranschlag für 1925 erscheint gerechtfertigt und wird beantragt werden.

3. Um die Bundessubvention mit den Beiträgen anderer Interessenten in Einklang zu bringen, erweist sich eine Revision des Bundesbeschlusses vom 28. September 1917 nicht als notwendig; dagegen wird der Bundesrat darüber wachen, dass der

Höchstbetrag der Subvention das Verhältnis von 2:3 im Vergleich zu andern Leistungen, einschliesslich derjenigen für Kollektivreklame, berechnet nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre, nicht übersteige.

4. Es ist nicht nötig, den genannten Bundesbeschluss zu revidieren, um den Einfluss des Bundes in den Organen der nationalen Vereinigung für die Förderung des Fremdenverkehrs zu erhöhen; der Bundesrat wird aber eine Revision der Statuten der Vereinigung beantragen, um die Anzahl seiner Abgeordneten in den Verkehrsrat von 7 auf 9 zu erhöhen, und er wird ferner seine Vertretung im Vorstand durch ein zweites Mitglied verstärken.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, von diesem Berichte Akt nehmen und seine Schlussfolgerungen gutheissen zu wollen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, geehrte Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 23. Juli 1924.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Chuard.

Der Bundeskanzler:

Steiger.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Subventionierung der schweizerischen Verkehrszentrale durch den Bund. (Vom 23. Juli 1924.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1870
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.07.1924
Date	
Data	
Seite	653-669
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 107

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.