# Schweizerisches Bundesblatt

## mit schweizerischer Gesetzsammlung.

69. Jahrgang.

Bern, den 21. März 1917.

Band I.

Erscheint wöchentlich. Preis 12 Franken im Jahr, 6 Franken im Halbjahr, zuzüglich "Nachnahme- und Postbestellungsgebühr". Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

748

### **Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beteiligung des Bundes an der Errichtung eines Schweizerischen Verkehrsamtes.

(Vom 16. März 1917.)

T.

Am 4. April 1911 brachten Herr Nationalrat Alexander Seiler (Wallis) und 27 Mitunterzeichner im Nationalrate folgende Motion ein:

"Der Bundesrat wird eingeladen, die Errichtung einer Zentralstelle behufs Förderung des Fremdenverkehrs in der Schweiz zu prüfen und hierüber Bericht und Antrag zu stellen."

In der Sitzung des Nationalrates vom 6. Oktober 1911 (vgl. Amtliches stenographisches Bulletin vom September/Oktober 1911, S. 319 ff.) wurde alsdann die Motion von den Herren Seiler und Emery eingehend erörtert und wie folgt begründet:

Die Motion ist aus einer Anregung der schweizerischen Verkehrsvereine und des schweizerischen Hoteliervereines hervorgegangen. Angesichts der im Ausland zur Hebung des Fremdenverkehres gemachten Anstrengungen haben jene Vereine die Überzeugung gewonnen, dass auch in der Schweiz eine Organisation geschaffen werden müsse, die unserer Aktion für die Förderung des Fremdenverkehrs die erforderliche Einheit und Kraft verleihen könne.

Ein Rückgang des Fremdenverkehrs würde unsere Volkswirtschaft ins Herz treffen, nachdem die am Touristenverkehr interessierten Industrien und Transportanstalten, dank einer Periode des Aufblühens, die von 1871 bis 1900 beinahe ununterbrochen und mit nur geringen Schwankungen angedauert hat, sich zu den ersten Faktoren im Erwerbsleben unseres Landes emporgearbeitet haben. Aber gerade diese lange Periode des Gedeihens hat zwei schädliche Erscheinungen hervorgerufen: Einerseits eine stets wachsende Konkurrenz des Auslandes und anderseits eine verheerende Konkurrenz der bereits bestehenden, schon allzu zahlreichen schweizerischen Unternehmen unter sich. Auf die fetten Jahre folgten magere Zeiten und wenn auch einzelne Betriebe heute noch eine glückliche Ausnahme machen, so muss leider doch konstatiert werden, dass der Durchschnittsertrag der Transportanstalten und der Hotellerie stark im Sinken begriffen ist.

Die Intervention des Staates rechtfertigt sich also einmal aus der Tatsache, dass der Fremdenverkehr unsere hauptsächlichste Einnahmequelle darstellt, dank der wir den Fehlbetrag unserer Handelsbilanz, der sich jährlich auf über 500 Millionen Franken beläuft, decken können; sie rechtfertigt sich ferner im Hinblick auf die enormen Werte, die in den am Fremdenverkehr interessierten Industrien investiert sind und die geringe Rendite, die sie abwerfen. Für eine intensive staatliche Mithülfe sprechen endlich auch die fiskalischen Interessen, die der Staat selbst (man denke an die Zölle, die Erträgnisse des Post- und Telegraphendienstes etc.) am Gedeihen der Fremdenindustrie hat.

Es dürfte sich empfehlen, über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehres noch einige Zahlen anzuführen. Die schweizerische Hotellerie zählte im Jahre 1872 35,000 Betten, mit einer Bruttoeinnahme von 32 bis 34 Millionen, einem Anlagewerte von 150 Millionen und einem Ertrag von 6 %. Im Jahre 1882 stieg die Zahl der Betten auf 58,000, die Einnahmen auf 52,800,000 Franken, das Anlagekapital auf 200 Millionen Franken, wogegen der Ertrag auf 5,5 % gesunken war. Im Jahre 1906 betrugen die Einnahmen 200 Millionen, der Anlagewert 800 Millionen, die Rendite 5 %. Heute ist in der Hotellerie ein Kapital von rund einer Milliarde festgelegt, mit einem Durchschnittsertrage von 4 bis 4½ %. Diese letzteren Angaben machen zwar nicht Anspruch auf absolute Genauigkeit, da eine zuverlässige Statistik seit 1906 nicht mehr geführt wurde.

Neben der Hotellerie sind auch die Transportanstalten am Fremdenverkehr sehr stark interessiert. Nach einer von Herrn Ingenieur R. Meyer im Juli 1911 in der Neuen Zürcher Zeitung veröffentlichten Studie über die Rentabilität der schweizerischen Privatbahnen betrug das Obligationenkapital dieser Unternehmungen 180 Millionen Franken, das durchschnittlich zu 3,92 % verzinst

wurde. Ausserdem verzeichnet das Privatbahnnetz ein Prioritätsaktienkapital von 161 Millionen Franken, das aber eine Durchschnittsdividende von nur 1,49 % abwarf. Die 36 Millionen Eisenbahnstammaktien bringen nicht mehr als 0,81 % im Mittel ein. 13 Millionen Franken entfallen auf Kapitalien der Kantone, Gemeinden usw., die durchschnittlich zu 2,07 % verzinst werden. 54 Millionen Franken sind endlich als Subventionen à fonds perdu einbezahlt worden.

Das Gesamtanlagekapital der schweizerischen Privatbahnen erreichte 1909 die Summe von 434,295 Millionen Franken, das insgesamt einen Ertrag von 9,887 Millionen Franken abwarf, so dass der Durchschnittsertrag des gesamten, in schweizerischen Privatbahnen angelegten Geldes nicht mehr als  $2,28\,^{\rm 0}/_{\rm 0}$  beträgt. Unter diesen weisen die fast ausschliesslich dem Fremdenverkehr dienenden Bahnen eine etwas bessere Rendite auf:  $3,19\,^{\rm 0}/_{\rm 0}$  auf ein Kapital von 157 Millionen (im Jahre 1908). Im selben Jahre belief sich die Verzinsung der vier bedeutendsten schweizerischen Dampfschiffgesellschaften auf  $6,2\,^{\rm 0}/_{\rm 0}$  bei einem Kapital von 11,400,000 Franken.

Bekanntlich ist ferner ein Kapital von 1300 Millionen in den schweizerischen Bundesbahnen angelegt, deren Rendite die Behörden seit Jahren zu heben trachten. Bei dieser Gelegenheit unterziehen die Motionäre die Organisation des Publizitätsdienstes der Bundesbahnen einer Kritik, indem sie auf den Umstand hinweisen, dass die ohnehin unzulänglichen, dem Publizitätsdienst zur Verfügung gestellten Mittel während der Jahre 1909 und 1910 noch erheblich gekürzt worden sind, obwohl die bisher im Ausland erzielten Resultate recht erfreuliche und ermutigende gewesen sind.

Die fiskalischen Verwaltungen des Bundes: Post, Telegraph, Telephon und Zoll, sind ebenfalls am Fremdenverkehr stark interessiert. Die Motionäre schätzen die Einnahmen dieser Verwaltungen aus dem Fremdenverkehr allein auf 20 Millionen Franken.

Um die Bedeutung des Fremdenverkehrs für unser Wirtschaftsleben richtig zu würdigen, dürfen aber nicht allein die Industrien und Unternehmen in Betracht gezogen werden, die an ihm direkt beteiligt sind. Der Fremdenverkehr stellt sich nämlich als eine wesentliche Verdienstquelle auch für viele Industrien und Gewerbe, wie das Baugewerbe, die Möbelindustrie, die Lebensmittelbranche und vor allem die Landwirtschaft dar, deren beste Abnehmerin wohl die Hotellerie ist.

Unter Berücksichtigung aller dieser Faktoren darf ruhig behauptet werden, dass in der Schweiz ein Kapital von  $3^1/2$  bis 4 Milliarden in den dem Fremdenverkehr dienenden Unternehmungen angelegt ist. Die Motionäre halten somit dafür, es wäre ein Gebot der Billigkeit, dass der Staat bei der immer schwieriger sich gestaltenden Lage dieses Zweiges unseres Erwerbslebens, dem Fremdenverkehr eine vermehrte Beachtung schenken würde, um sich in dieser Beziehung nicht vom Auslande überflügeln zu lassen.

Im Auslande werden grosse Anstregungen 'gemacht, den Fremdenstrom von der Schweiz abzulenken. In Österreich wurde kürzlich eine besondere Abteilung für den Fremdenverkehr geschaffen, die dem Ministerium für öffentliche Arbeiten unterstellt ist. Diese Abteilung verfügt über reiche Mittel und stellt sich eine sehr ausgedehnte Aufgabe, die nicht nur in der Organisation der Werbearbeit im Auslande, sondern auch in der Gründung der verschiedensten Unternehmungen zur Hebung des Fremdenverkehrs, wie z. B. von Banken zur Förderung von Hotelbauten, von Touristenbahnen, von Automobilstrassen u. dgl. besteht.

Frankreich ist auch nicht zurückgeblieben. Im Jahre 1910 wurde auf das energische Betreiben des Handelsministers Millerand das "Office national du tourisme" gegründet, das ebenfalls dem Bautenministerium untersteht. Es verfügt über ansehnliche Mittel und eine verständnisvoll ausgebaute Organisation. Die Gründung dieses Amtes reicht nicht so weit zurück, um über das Ergebnis seiner Tätigkeit abschliessend urteilen zu können; alles deutet indessen darauf hin, dass die Anstrengungen Frankreichs von Erfolg begleitet sein werden. Als Beispiel seiner Bemühungen sei auf die grossartige Automobilstrasse über die Alpen von Thonon nach Nizza hingewiesen, die dem Automobilverkehr in jenen Gegenden einen grossartigen Aufschwung geben soll.

Das ist aber nicht alles; wenn auch noch nicht alle Länder Europas staatliche Zentralstellen für die Förderung des Fremdenverkehrs im Sinne der französischen und österreichischen Organisationen eingeführt haben, so wurden doch überall regionale Unternehmen öffentlichen und privaten Charakters ins Leben gerufen, die alle an der Arbeit und bestrebt sind, durch gemeinsame Arbeit das gesteckte Ziel zu erreichen.

Die am Fremdenverkehr interessierten schweizerischen Vereinigungen sind der Ansicht, die Schaffung einer Zentralstelle sei zur Bekämpfung der ausländischen Konkurrenz und zur Wah-

rung unserer Stellung geradezu unerlässlich. In bezug auf die Organisation dieses Amtes vertreten die interessierten Vereinigungen wie auch die Motionäre folgenden Standpunkt: Alle sind darin einig, es könne sich nicht um die Schaffung eines neuen eidgenössischen Verwaltungszweiges handeln. Die Aufgaben, die dem Verkehrsamte zufallen werden, dürften indessen doch in Verbindung und fortgesetzter Fühlung mit den verschiedenen Zweigen der Bundesverwaltung, die am Fremdenverkehr interessiert sind, sowie unter Mitwirkung der verschiedenen Interessenverbände zu lösen sein. Man wird auf dem aufbauen müssen, was die Interessenverbände bereits geschaffen haben. Der Nutzen eines solchen Verkehrsamtes hängt übrigens ganz davon ab, in welchem Geiste es geleitet wird und in wessen Hand die Organisation gelegt ist. Bezüglich der juristischen Gestaltung der Institution schwebt den Motionären eine ähnliche Organisation vor, wie die der 1908 gegründeten schweizerischen Zentralstelle für das Ausstellungswesen oder des schweizerischen Handels- und Industrievereins. An der Spitze der Organisation befände sich eine Verkehrskommission oder ein Verwaltungsrat von 21 bis 25 Mitgliedern, die sich aus Vertretern des Bundesrates, der verschiedenen Bundesverwaltungen, der Bundesbahnen, der Privatbahnen, der Verkehrsvereine, der Hotellerie, des Alpenklubes, der Dampfschiffgesellschaften etc. zusammensetzen würden. Daneben würde ein leitender Ausschuss von 5 bis 7 Mitgliedern zur Vorbereitung der Geschäfte und zur Erledigung der weniger wichtigen Geschäfte eingesetzt und schliesslich ein Generalsekretariat als Vollziehungsbehörde geschaffen.

Zu den Aufgaben, die diese Zentralstelle zu lösen hätte, gehören vornehmlich folgende: im allgemeinen alle das Verkehrswesen betreffenden Fragen zu studieren und alle Mittel zu erforschen, die geeignet sind, den Fremdenverkehr zu entwickeln, wie auch dafür zu sorgen, dass die Einrichtungen, die der Beförderung und Unterbringung der Fremden dienen, verbessert werden. Im einzelnen: 1. Fühlungnahme mit den verschiedenen Abteilungen der Bundesverwaltung und der Kantone, damit in den einschlägigen staatlichen Verfügungen, den Interessen des Fremdenverkehrs Rechnung getragen werde; 2. Sammlung von Verordnungen und Gesetzen und der die Schweiz betreffenden Literaturerzeugnisse des In- und Auslandes über das Verkehrswesen; 3. Studium und Festlegung der volkswirtschaftlichen Grundlagen des Fremdenverkehrs und seines Einflusses auf die Handelsbilanz des Landes; 4. Organisation der Auslandpropaganda, Vereinheitlichung der

Propaganda durch Konzentration aller bisher zersplittert aufgewendeten Mittel. Hauptsächlich auf letzterem Gebiete könnte das Verkehrsamt mit reduzierten Mitteln Grosses vollbringen und hervorragende Dienste leisten. Eine wichtige Aufgabe, die der Propaganda zufiele, beträfe die Organisation der Verkehrsbureaux und der Agenturen im Auslande. Als Nebenaufgaben fielen dem Verkehrsamte auch die Organisation von sportlichen Veranstaltungen, Kongressen, usw. zu; ebenso dürfte es sich ferner mit den im Auslande abgehaltenen Ausstellungen befassen, sofern diese für den Fremdenverkehr von Bedeutung sind. Entsprechend dem Vorgehen der Handelskammern würde die Zentralstelle den Bahnverwaltungen, Hotelunternehmungen etc. Auskünfte erteilen. Endlich könnte das Verkehrsamt dadurch nützliche Arbeit verrichten, dass es bei der Regelung der Fragen des Automobilverkehrs vermittelnd eingriffe.

Was die Finanzen betrifft, ist selbstverständlich, dass eine solche Zentrale über die nötigen Mittel verfügen sollte, um eine nutzbringende Tätigkeit entfalten zu können. Der Bund sollte ihr einen beträchtlichen Beitrag zusichern. Andererseits würde die Kasse des Verkehrsamtes von den Interessentengruppen, wie von den Verkehrsvereinen, vom schweizerischen Hotelierverein, von der Vereinigung der schweizerischen Nebenbahnen usw. gespiesen. Die Motionäre sind überzeugt, dass es an Mitteln nicht fehlen wird und dass in kurzer Zeit das in Aussicht genommene Amt mit einem Budget von wenigstens einer Million Franken wird arbeiten können. Diese Summe entspräche nur einem Drittel aller Aufwendungen, die zurzeit für den Publizitätsdienst im Auslande jährlich gemacht werden.

Im Namen des Bundesrates erklärte Herr Bundesrat Schobinger, Vorsteher des Departements des Innern, Annahme der Motion, die ohne Widerspruch erheblich erklärt wurde.

II.

Mit der Prüfung der Motion Seiler beauftragt, setzte sich das Departement des Innern zunächst mit der Vereinigung schweizerischer Verkehrsvereine und dem schweizerischen Hotelierverein in Verbindung, die in einer Eingabe vom 6. Februar 1912 die Motion nachdrücklich unterstützt und den Bundesrat ersucht hatten, die Frage der Schaffung eines von der Bundesverwaltung unabhängigen, zentralen Verkehrsamtes, dem alljährlich ein Bundesbeitrag auszurichten wäre, beförderlichst zu prüfen. Das Departement lud die beiden Vereinigungen ein, unter den Interessenten eine

Einigung zu erzielen und ihm auf der angedeuteten Grundlage Vorschläge für die Organisation zu unterbreiten.

Am 11. Oktober 1913 reichten die beiden Vereinigungen dem Departemente ein neues Memorial ein, dem ein Entwurf Statuten des Vereins für das Schweizerische Verkehrsamt beigegeben war. Dieser Entwurt sah als juristische Grundlage des Schweizerischen Verkehrsamtes einen Verein im Sinne der Art. 60 ff. des ZGB vor, in dem die Eidgenossenschaft mit ihren Regiebetrieben die Stellung eines Vereinsmitgliedes mit besonderen, festumschriebenen Rechten eingenommen hätte. Als Mitglied konnten der Vereinigung ferner beitreten: die natürlichen Personen schweizerischer Nationalität, in der Schweiz bestehende oder im Ausland aus Schweizern gebildete öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Korporationen, die an der Förderung des Verkehrs Interesse haben und sich zur Leistung eines jährlichen Beitrages von mindestens Fr. 1000 verpflichten. Als Organe der Vereinigung waren vorgesehen:

- a. Die Generalversammlung der Vereinsmitglieder. Bund und Staatsbetriebe übten darin auf Grund ihres Jahresbeitrages Mitgliedsrechte aus, wobei aber die Zahl der zu entsendenden Vertreter auf 20 und die Stimmberechtigung auf <sup>1</sup>/<sub>3</sub> der vertretenen Stimmen beschränkt war.
- 4. Das Verkehrskollegium. Dieses sollte aus 21 bis 25 Mitgliedern bestehen, von denen 10 vom Bunde zu bezeichnen waren, und zwar 6 frei und weitere 4 als Vertreter der verschiedenen Berufs- und anderer in den Statuten näher bezeichneten Verbände.
  - c. Das Direktorium, als Exekutivbehörde der Vereinigung.
- d. Das Schweizerische Verkehrsamt als ständige Organisation, bestehend aus einem oder mehreren "Verkehrskommissären", als Handlungsbevollmächtigte des Vereins.

Als Aufgaben des Schweizerischen Verkehrsamtes waren insbesondere folgende aufgeführt:

#### A. Statistisch-volkswirtschaftliche Arbeiten:

a. Studium und Bearbeitung der volkswirtschaftlichen Grundlagen der dem Fremdenverkehr dienenden Industrien und aller für den Verkehr wesentlicher Faktoren, z. B. Sammlung und Bearbeitung von Hotel- und Bahnbilanzen, Untersuchung der Rentabilitätsverhältnisse der dem Fremdenverkehr dienenden Kapitalien, Lohnstatistik, Untersuchung der wirt-

- schaftlichen Funktion der Privatlehranstalten und der Universitäten etc. durch Heranziehung von Fremden, Verfolgung des Einflusses des Fremdenverkehrs auf die Wirtschafts- und Handelsbilanz des Landes;
- b. Bibliographie: Sammlung von Literatur über Fremdenverkehr und Anlage von Mustersammlungen für Prospekte, Etiketten, Reklamen, Architekturen (Hotelbauten), Sammlungen von Gesetzen und Verordnungen, die den Verkehr betreffen (Strassenverkehr, Automobilwesen, Sittenpolizei etc.);
- c. Ausarbeitung eines j\u00e4hrlichen Berichts \u00fcber den Stand und Gang der Fremdenindustrie und der ihr attachierten Gewerbe.

## B. Praktische Arbeiten, deren Grundlagen die sub. A a und b bezeichneten Tätigkeitsformen liefern:

- a. Vereinheitlichung der ausländischen Reklame durch Konzentration aller heute zersplittert aufgewendeten Mittel;
- b. gute Gestaltung der Reklame in bezug auf äussere Formuund Redaktion der Texte;
- c. Organisation schweizerischer Verkehrsbureaus und Agenturen im Auslande;
- d. Ausarbeitung und Vorbereitung von Gesetzesentwürfen und Verordnungen, die sich auf den Verkehr beziehen;
- e. Erteilung von Informationen aller Art an schweizerische Verkehrsanstalten, Hoteliers etc., entsprechend der Tätigkeit der Handelskammern;
- f. Übernahme von Organisationsarbeiten, Gratisbesorgung der Formalgeschäfte für die Bildung neuer Verbände, welche zur Konzentration auf dem Gebiete des Verkehrs führen: z. B. Betriebsgemeinschaften von Bahnen, lokale Zusammenschlüsse zur Schaffung grosser, gemeinsamer Anlagen, Kursäle, Strassen, Automobilverbindungen, hygienischer Einrichtungen etc.

#### III.

Inzwischen hatte das Departement des Innern den Bundesrat durch Bericht vom 25. August von seinen Schritten zur Schaffung eines Verkehrsamtes in Kenntnis gesetzt und um deren Gutheissung nachgesucht. Durch Beschluss vom 1. Dezember 1913 billigte der Bundesrat dem Grundsatze nach das vom Departement eingeschlagene Verfahren, sowie die Grundsätze, gestützt auf die es weiter vorzugehen beabsichtigte, und zwar: Schaffung einer privatrechtlichen Institution, die unter die Aufsicht des Bundes gestellt und von diesem eine jährliche Subvention erhalten würde, wobei sich der Bundesrat indessen die Prüfung und Genehmigung der Statuten, vorbehielt.

Um nicht wieder darauf zurückkommen zu müssen, sollen hier gleich auch die Gründe angeführt werden, die das Departement des Innern und den Bundesrat bewogen haben, im Einvernehmen mit den Motionären und den Sachverständigen, die sich über die Frage ausgesprochen haben, davon auszugehen, es könnne das zu schaffende Amt nur eine von der eidgenössischen Verwaltung unabhängige Institution privatrechtlicher Natur sein. In dieser Beziehung sprach sich das Departement des Innern in seinem Berichte an den Bundesrat, vom 25. August 1913 wie folgt aus:

"Wir halten wie die Gesuchsteller dafür, die Form einer zivilrechtlichen Vereinigung, die unter dem Schutze des Bundes stehen, und durch letztern finanziell unterstützt würde, werde dem gesteckten Ziele am ehesten entsprechen. Auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs, das vorwiegend wirtschaftlicher und praktischer Natur ist, wird eine privatrechtliche Institution freier und wirksamer arbeiten, als ein staatlicher Dienstzweig ...

.... Ein weiterer Grund; um einer Institution privatrechtlicher Natur den Vorzug zu geben, besteht darin, dass jene die Finanzen des Bundes weniger in Anspruch nimmt, da der grösste Teil der Kosten des Verkehrsamtes durch die zu schaffende Vereinigung der Interessenten getragen werden wird und auf diese Weise der Bund ausser dem zuzuerkennenden Beitrage keine Verpflichtungen finanzieller Natur eingeht."

Im weiteren Verlaufe seiner vorbereitenden Tätigkeit berief das Departement am 9. März 1914 eine Versammlung ein, an der die nachgenannten Verwaltungen vertreten waren:

- 1. Das schweizerische Justiz- und Polizeidepartement, vertreten durch Herrn Rothpletz, Sekretär für das Handelsregister.
  - 2. Das schweizerische Finanz- und Zolldepartement:
  - a. Finanzverwaltung: Herr Imboden, Chef des Finanzbureaus;
  - b. Zollverwaltung: Herr Acklin, Adjunkt der 1. Abteilung;
  - c. Nationalbank: Diese hatte auf die Einladung hin ihr Nichterscheinen damit entschuldigt, der Gegenstand der Verhandlungen falle nicht in den Bereich ihrer Aufgaben;

- 3. das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement:
- a. Eisenbahnabteilung: Herr Dr. Biedermann, Abteilungssekretär;
  Herr R. Winkler, Direktor der technischen Abteilung: Herr
  M. Pestalozzi, Direktor der administrativen Abteilung;
- b. Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen; Herr Generaldirektor Colomb, Chef des Finanzdepartementes;
- c. Oberpostdirektion: Herr D. Vaucher, Chef des Postkursinspektorates;
- 4. als Experten nahmen ferner daran teil: Herr Dr. Bonzon, II. Vizekanzler der Eidgenossenschaft; Herr Dr. Keller-Huguenin, Advokat in Zürich, Verfasser des Statutenentwurfes der Vereinigung zur Gründung eines Verkehrsamtes.

Die Konferenz hatte sich mit folgenden Fragen zu befassen:

- 1. Abklärung der Frage, wie sich die Bundesverwaltung gegenüber dem Projekt der Gründung eines Verkehrsamtes zu verhalten habe; insbesondere zukünftige Stellungnahme des Publizitätsdienstes der S. B. B. gegenüber dem neuzugründenden Amte;
- 2. Besprechung des Statutenentwurfes der Vereinigung zur Gründung eines Verkehrsamtes.

Nach einlässlicher Erörterung kam die Kommission zu folgenden Ergebnissen:

Ganz allgemein, ohne den Nutzen der projektierten Gründung zu verkennen, nahmen die an der Konferenz vertretenen Bundesverwaltungen mit Bezug auf ihre eventuelle spätere Mitarbeit eine sehr zurückhaltende Stellung ein. Insbesondere betonte der Vertreter des Finanzdepartementes die Notwendigkeit einer Beschränkung der finanziellen Mithülfe des Bundes. Im Namen der S. B. B. erklärte deren Vertreter, es könne unter keinen Umständen davon die Rede sein, dass das zukünftige Verkehrsamt an die Stelle des Publizitätsdienstes der S. B. B. trete. Die Bundesbahnen hätten nicht nur die Absicht, diesen Dienst neben dem neuen Verkehrsamte fortbestehen zu lassen, sondern ihn nach Massgabe der Bedürfnisse und der verfügbaren Mittel noch weiterauszubauen. Es sei daher ausgeschlossen, dass zurzeit auf irgendeinen Teil der dem Publizitätsdienste der S. B. B. zugewendeten Summe für die Finanzierung der Neugründung gerechnet werden könnte. Im übrigen vertrat die Konferenz die Ansicht, dass die beiden Institutionen, da sie nicht ganz die nämlichen Zwecke verfolgen und über verschiedene Aktionsmittel verfügen, sehr wohl nebeneinander bestehen können, dass sie sich aber bestreben sollten, Hand in Hand zu arbeiten, um jede Reibung und Doppelspurigkeit zu vermeiden.

Bei der Beratung des Statutenentwurfes wurden zahlreiche Einwände formeller und grundsätzlicher Art erhoben. Vor allem wurde das Verhältnis des Bundes als Mitglied der Vereinigung einer einlässlichen Kritik unterzogen. Dieses Verhältnis, wie auch die Bedingungen des Entwurfes in bezug auf das Vertretungsrecht des Bundes wurde als mit dem öffentlichen Rechte nicht vereinbar hingestellt.

Das Departement des Innern setzte alsdann die beiden Organisationen, die den Statutenentwurf eingereicht hatten, von den erhobenen Einwänden in Kenntnis und lud sie am 7. Mai 1914 zugleich ein, ihm einen jenen Bemerkungen angepassten neuen Entwurf vorzulegen.

Von diesem Zeitpunkte an erlitt die Angelegenheit eine längere Verzögerung. Einmal wurden die leitenden Persönlichkeiten beider Vereinigungen während mehrerer Monate durch die Vorarbeiten für die Landesausstellung des Jahres 1914 völlig in Anspruch genommen. Dann kam der Krieg, der zunächst viele Dienststellen ihrer Arbeitskräfte beraubte und die Aufmerksamkeit auf andere Dinge lenkte. Die Unterhandlungen der beiden beteiligten Vereinigungen unter sich, wie auch diejenigen dieser-Vereinigungen mit dem Departement des Innern, die gegen Ende 1914 wieder aufgenommen wurden, währten mehr als ein Jahr, und so konnten die Vereinigung schweizerischer Verkehrsvereine und der schweizerische Hotelierverein, denen sich die Vereinigung "Pro Sempione" und die "Neue Gotthardvereinigung" angeschlossen hatten, dem Bundesrate erst am 31. August 1916 ein neues Memorial nebst einem endgültigen Statutenentwurf einreichen, der entsprechend den von den Bundesverwaltungen in der Konferenz vom 9. März 1914 gemachten Einwendungen abgeändert worden war und auf Grund von Verhandlungen zwischen den vorgenannten Vereinigungen noch weitere wichtige Abänderungen erfahren hatte.

#### IV.

Das Memorial vom 31. August 1916 stellt vor allem fest, dass die vier zeichnenden Verbände: der Verband Schweizerischer Verkehrsvereine, der Schweizer. Hotelierverein, der Verein "Pro Sempione" und die "Neue Gotthardvereinigung" in ihrer Versammlung vom 26. Juli 1916 die Gründung einer "nationalen Vereinigung für das Schweizerische Verkehrsamt" beschlossen

haben, in der Hoffnung, die zum Betrieb des Amtes notwendigen Mittel aufbringen zu können. Die schweizerischen Bundesbahnen ihrerseits stellten ihre Mitwirkung in Aussicht. Es steht ausser Zweifel, dass das finanzielle und wirtschaftliche Gedeihen unseres Landes mit dem Fremdenverkehr eng verknüpft ist. Der Weltkrieg, der eine gewaltige Entwertung aller Güter im Gefolge hatte und die Hotellerie und viele Transportanstalten durch den Stillstand im Fremdenverkehr verhängnisvoll betraf, hat dies deutlich gezeigt.

Der Schweiz erwächst in normalen Zeiten aus dem Fremdenverkehre eine jährliche Bruttoeinnahme von wenigstens 500 Millionen Franken. Hiervon entfallen auf die schweizerische Hotellerie allein zirka 250 bis 300 Millionen Franken, von denen ein grosser Teil durch zahlreiche Kanäle dem einheimischen Handel und Gewerbe zufliesst und diese damit in reichem Masse befruchtet. Auf Grund der Statistik dürften die eidgenössische Post- und Telegraphenverwaltung mit zirka 7 Millionen, die eidgenössische Finanz- und Zollverwaltung mit zirka 13 bis 16 Millionen, die schweizerischen Bundesbahnen mit zirka 15 bis 20 Millionen am Fremdenverkehr beteiligt sein. Die Alpenposten, die Dampfbootunternehmungen, sowie fast alle Berg- und Touristenbahnen ziehen vom Fremdenverkehr ihren grössten Nutzen. Der Fehlbetrag der schweizerischen Handelsbilanz der vor dem Kriege jährlich 500 bis 600 Millionen Franken betrug, wurde zum grössten Teil durch den Fremdenverkehr gedeckt.

Betrachtet man die Zahl der Arbeitskräfte, die direkt oder indirekt im Dienste des Hotelgewerbes und des gesamten schweizerischen Fremdenverkehrs stehen, und vergleicht man sie mit derjenigen, die für die übrigen Zweige unserer nationalen Arbeit benötigt wird, so kommt man zu dem Schlusse, dass der Fremdenverkehr zu den hervorragendsten Faktoren unseres wirtschaftlichen Lebens zählt. Es ist daher um so überraschender, dass der Bund, abgesehen von den 400,000 Franken, die von den schweizerischen Bundesbahnen jährlich für ihren Publizitätsdienst ausgegeben werden, bisher nichts zur Förderung des Fremdenverkehrs getan hat, während er jährlich zugunsten des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft sehr bedeutende Opfer bringt.

Heute steht nicht bloss das Gedeihen einzelner vom Fremdenverkehr abhängiger Industriezweige und Interessengruppen auf dem Spiel, sondern auch ein hervorragender Teil unseres Nationalvermögens; es erhellt dies schon daraus, dass sämtliche Verkehrsanstalten der Schweiz im Vereine mit den Hotels, mit einem Gesamtkapital von  $3^{1}/_{2}$  bis 4 Milliarden am Fremdenverkehr beteiligt sind.

Aber nicht allein die grosse Einbusse, die der Krieg unserm gesamten wirtschaftlichen Leben verursacht hat, mahnt zur Sammlung und zum Zusammenschluss aller interessierten Kreise; es erfordert dies ebensosehr die ausländische Konkurrenz, die von allen Seiten droht und schon vor dem Kriege ihre Wirkung ausgeübt hat, indem die Fremdenfrequenz gerade aus denjenigen Ländern, die ehedem zu unseren besten Kunden zählten, einen wesentlichen Rückgang erfuhr.

Das Memorial gibt an dieser Stelle einlässliche Auskunft über die Anstrengungen, die in verschiedenen europäischen Ländern und vor allem in den vier an die Schweiz grenzenden Staaten gemacht werden, um den Fremdenstrom auf ihr Territorium abzulenken.

Wenn wir die jenseits unserer Landesgrenzen auf dem Gebiete der Touristik entwickelte Tätigkeit als Ganzes betrachten, drängt sich uns die Überzeugung auf, dass wir in Zukunft nach neuen Prinzipien, auf anderer Grundlage und in geschlossener Front arbeiten müssen. Die gewaltigen Kriegsereignisse und ihre Rückwirkungen auf das zukünftige politische und wirtschaftliche Leben der europäischen Völker werden uns vor eine ganz neue Situation stellen.

Die Zukunft bleibt sehr ungewiss und wir werden alle unsere Kräfte und Mittel vereinigen müssen, um die tiefen Wunden, die der Weltkrieg der Hotellerie und den schweizerischen Transportanstalten geschlagen hat, zu heilen und die Stellung der Schweiz als Kur- und Touristenland zu festigen und zu verbessern.

Wenn im Fremdenverkehr unseres Landes seit Jahren eine Stockung eingetreten ist, so liegt der Grund darin, dass die interessierten Kreise nicht zusammenarbeiten, die Mittel für die Propaganda zu spärlich fliessen und sich zersplittern und dass endlich die Organisation als solche zu wünschen übrig lässt. Dazu mögen überdies eine vermehrte Konkurrenz, sowie politische und andere Gründe beigetragen haben.

Durch die Schaffung eines Schweizerischen Verkehrsamtes soll diesen organisatorischen Mängeln tunlichst abgeholfen werden. Die Hauptaufgabe der neuen Institution wird darin liegen, Mittel und Kräfte für eine planmässig durchgeführte Propaganda im Auslande zu sammeln.

In einem folgenden Teile behandelt das Memorial die Aufgaben des neuen Amtes anhand der Statuten und fügt bei:

Wir werden besonderes Gewicht darauf legen, dass das schweizerische Verkehrsamt sich von grosszügigen Gesichtspunkten leiten lasse und nach kaufmännischen Grundsätzen arbeite. Seine Vertreter und Pioniere im Auslande sollen sich durch Wachsamkeit, Gewissenhaftigkeit und Unternehmungsgeist auszeichnen.

Das im Memorial entwickelte Programm soll in Verbindungmit dem Publizitätsdienst der Bundesbahnen verwirklicht werden.

Die Durchführung der vorgesehenen Arbeiten erfordert eine jährliche Ausgabe von rund Fr. 350,000, von denen Fr. 200,000 durch die am Fremdenverkehr zunächst interessierten Kreise aufzubringen sein dürften, während für die restierenden Fr. 150,000 die Mithülfe des Staates angerufen wird.

#### V.

Der dem Memorial vom 31. August 1916 beigefügte Statutenentwurf bringt im Vergleiche zum früheren Entwurfe eine Reihe von Abänderungen, die zum Teil auf die Einwendungen des Departements des Innern auf Grund der Konferenz vom 9. März 1914, zum Teil aber auch auf spätere Verhandlungen der verschiedenen Interessentengruppen unter sich zurückzuführen sind. Wir fassen hier kurz den Inhalt des neuen Entwurfes zusammen:

Die Vereinigung trägt nunmehr die Bezeichnung: "Nationale Vereinigung für das Schweizerische Verkehrsamt", und ihr Zweck wurde wie folgt umschrieben: Durch die Schaffung und den Unterhalt einer als: "Schweizerisches Verkehrsamt" bezeichneten Institution soll der Zusammenhang, die gegenseitige Unterstützung und die gemeinsame Arbeit aller auf dem Gebiete des Verkehres wirkenden Kräfte und Organisationen nach Möglichkeit gefördert werden. Als Mitglieder können dem Vereine beitreten: a. Ini Inland domizilierte natürliche Personen; b. Im Inland domizilierte juristische Personen des privaten Rechts; c. Die inländischen juristischen Personen des öffentlichen Rechts, die es nicht vorziehen, als Subvenienten beizutreten; d. Im Ausland domizilierte Schweizerbürger; e. Vereinigungen von Schweizerbürgern im Auslande. Der Jahresbeitrag der Mitglieder wird auf mindestens 500 Franken festgesetzt und muss für drei Jahre zugesichert werden.

Wenn die Eidgenossenschaft, die Kantone oder andere öffentlichrechtliche Korporationen (einschliesslich der Staatsbetriebe)

dem Vereine Subventionen von mindestens 500 Franken für eine jährliche Budgetperiode zusichern, stehen ihnen die in den Statuten festgesetzten Rechte zu.

Die Organe der Vereinigung sind:

- 1. Die Generalversammlung, bestehend aus den Mitgliedern des Vereins und den Vertretern der Subvenienten (für je Fr. 500 Jahresbeitrag ein, im Maximum fünf Vertreter, wobei indessen kein Mitglied oder Subvenient mehr als einen Fünftel der an der Versammlung vertretenen Stimmen auf sich vereinigen darf).
- 2. Der Verkehrsrat, bestehend aus 11 Mitgliedern, die von der Generalversammlung gewählt werden; Subvenienten, die der Vereinigung eine Subvention von mindestens Fr. 5000 zusichern, haben Anspruch entweder auf zwei gewählte Vertreter im Verkehrsrate, oder auf zwei Delegierte mit beratender Stimme.
- 3. Der Vorstand; er besteht aus 5-7 Mitgliedern, die der Verkehrsrat aus seiner Mitte wählt.
- 4. Das Schweizerische Verkehrsamt. Diese ständige Organisation besteht aus einem Direktor, dem ein oder mehrere "Verkehrskommissäre" als Bevollmächtigte der Vereinigung beigegeben werden können.

Nach Art. 21 fallen dem Schweizerischen Verkehrsamte insbesondere folgende Aufgaben zu:

#### Α.

- a. Vereinheitlichung der Reklame im Ausland durch Konzentration aller aufwendbaren Mittel.
- Bessergestaltung der Reklame und Studium neuer Reklameformen.
- c. Prüfung der bestehenden Propaganda- und Reiseliteratur; Herausgabe zweckmässiger neuer Literatur.
- d. Sorgfältige und kontrollierte Verbreitung des Reklamematerials im Auslande (Broschüren, Affichen usw.).
- e. Beteiligung an der Organisation bei Ausstellungen für Fremdenverkehrszwecke.
- f. Organisation von neuen Agenturen und Vertretungen im Auslande. (Unterhaltung einer engern Fühlung mit den grossen ausländischen Reise- und Schiffahrtsagenturen, mit den diplomatischen Vertretern, den Schweizer Clubs, sowie Einzelpersonen schweizerischen Ursprungs, die die schwei-

zerischen Fremdenverkehrsinteressen in den grossen europäischen und überseeischen Verkehrs- und Touristenzentren fördern können.)

- g. Organisation eines speziellen Press- und Nachrichtendienstes.
  - h. Verfolgung der ausländischen Konkurrenzverhältnisse. (Insertionswesen, Reklameliteratur, Verkehrsneuerungen, Eisenbahnpolitik, internationaler Zugsverkehr, Sonderzüge, Fahrpläne usw.).
  - i. Organisation von Vorträgen, Projektionen, kinematographischen Vorführungen und Lichtbildreklamen im Auslande.
- k. Sicherung von Kongressen, Studienkomitees und internationalen Sportsanlässen.
- Förderung des Instituts- und Bildungswesens durch zweckmässige Propaganda im Auslande.

В

- a. Studium des gesamten schweizerischen Verkehrswesens (Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Automobilverkehr, Binnenschiffahrt, Strassenwesen, Zoll- und Passverhältnisse usw.), Anregungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.
- b. Ausarbeitung von Gutachten über Verkehrsfragen.
- c. Vorbereitung und Ausarbeitung von Verordnungen und Gesetzesentwürfen, die sich auf den Reiseverkehr beziehen.
- d. Studium des Reiseverkehrs in wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht (Hotelwesen, Handel, Gewerbe und Industrie, Bildungswesen, Statistik usw.).
- e. Ausarbeitung eines jährlichen Berichtes über Stand und Gang des Reiseverkehrs.
- f. Besorgung der finanziellen Geschäfte des Schweizerischen Verkehrsamtes und Gewinnung von Subvenienten und Mitgliedern.
- g. Sammlung von schweizerischer und ausländischer Verkehrs-, Propaganda- und Hotelliteratur, von den Verkehr betreffenden Gesetzen und Verordnungen, von Nachschlagewerken über das schweizerische Verkehrs- und Bildungswesen, von Musterinseraten, Diapositiven, Photographien usw.

Es bleibt dem Reglement vorbehalten, diesen Aufgabenkreis näher zu umschreiben, ihn einzuschränken oder zu erweitern.

Diese Statuten entsprechen im allgemeinen den anlässlich der Konferenz vom 9. März 1914 geäusserten Wünschen der Vertreter der in Betracht fallenden eidgenössischen Verwaltungen. Es bleibt indessen dem Bundesrat vorbehalten, sie zu genehmigen und die ihm gutscheinenden Änderungen an ihnen vorzunehmen. Es erübrigt uns, hier noch auf einige wesentliche Punkte hinzuweisen.

Der Aufgabenkreis des Schweizerischen Verkehrsamtes, sein Arbeitsfeld und sein Aktionsprogramm haben in der Presse, wie in den Versammlungen der verschiedenen Interessengruppen zu ziemlich lebhaften Erörterungen und teilweise nicht unwesentlich auseinandergehenden Meinungsäusserungen Anlass gegeben.

Auf der einen Seite wollte man den Tätigkeitskreis des Verkehrsamtes auf alles das ausdehnen, was unter den sehr weiten Begriff "Verkehr" gebracht werden kann, d. h. nicht nur auf den Fremdenverkehr, sondern auch auf das Transport- und Verkehrswesen im allgemeinen.

Dieser Standpunkt, dem sich der letzte Statutenentwurf bis zu einem gewissen Grade angeschlossen zu haben scheint, wird indessen aufgegeben werden müssen; es empfiehlt sich in der Tat, den Tätigkeitskreis des Verkehrsamtes auf den eigentlichen Touristenverkehr, d. h. die Förderung des Fremdenverkehrs, oder genauer gesagt, des Reisendenverkehrs, zu beschränken. Die weitergehenden, den Gesamtverkehr betreffenden Aufgaben fallen in den Tätigkeitskreis der Staatsverwaltung und nicht in denjenigen einer privaten Institution; um die Tätigkeit des Verkehrsamtes wirksam zu gestalten, muss man sie auf genau umschriebene konkrete und praktisch erreichbare Ziele beschränken.

Auch stehen wir nicht an, unserer Ansicht Ausdruck zu geben, dass dem Verkehrsamt durch das hiervor wiedergegebene Programm ein zu weites Arbeitsfeld zugedacht war; so soll z. B. das sub B a erwähnte Studium des gesamten schweizerischen Verkehrswesens nur insoweit in den Tätigkeitskreis des Verkehrsamtes fallen, als es sich auf den Fremdenverkehr als solchen bezieht; ebenso ist von diesem Gesichtspunkte aus die Erwähnung der Binnenschiffahrt zum mindesten überflüssig.

Was das Arbeitsprogramm des Verkehrsamtes betrifft, so zeigt eine Vergleichung des in Abschnitt II dieser Botschaft wiedergegebenen Statutenentwurfes mit dem endgültigen Projekt, dass auch in diesem Punkte die Meinungen auseinandergingen und im Laufe der Verhandlungen Wandlungen durchgemacht haben.

Sowohl das Memorial vom 11. Oktober 1913 als der erste Statutenentwurf vertreten den Standpunkt, es sei notwendig, vom

bisherigen Empirismus abzugehen und die neue Aktion auf sichere wissenschaftliche Methoden aufzubauen, um zu den ins Auge gefassten Resultaten zu gelangen, d. h. um die wirtschaftlichen Verhältnisse der vom Fremdenverkehr abhängigen Industrien auf eine gesündere Basis zu stellen und den Reisendenverkehr zu fördern; was uns bisher gesehlt, sei weniger die Reklame, als vielmehr die zielbewusste Methode und Organisation. Die vornehmste Aufgabe des Verkehrsamtes sollte darin liegen, die bestehenden Lücken auszufüllen und durch Erhebungen und statistische und wirtschaftspolitische Arbeiten die nötigen wissenschaftlichen Grundlagen zu schaffen. Erst dann sollte das Amt an die Verwirklichung praktischer Ziele, wie die systematische Organisation der Auslandpropaganda herantreten. Es wäre daher auch nicht zu erwarten, dass es gleich von Anbeginn eine besondere Tütigkeit nach aussen entfalte und sofort sichtbare Resultate erziele. Die ersten Jahre sollten einer zielbewussten, aber unauffälligen Arbeit gewidmet sein.

Diese Auffassung vermochte sich aber nicht durchzusetzen; die interessierten Verbände genehmigten vielmehr bereits in Art. 21 ihrcs endgültigen Statutenentwurfes ein Arbeitsprogramm, das gleich von vorneherein auf das abzielt, was durch die Publizität in allen ihren Formen praktisch erreichbar ist, und erst in zweiter Linie auf Erhebungen und wissenschaftliche Studien. Die Urheber des Entwurfes haben sich denn auch in ihrer Mehrzahl der Ansicht angeschlossen, dass es unter den obwaltenden Umständen dringend nötig sei, gleich bei Kriegsende oder womöglich noch vor Abschluss des Krieges die für die Wiederbelebung des Fremdenverkehrs in Aussicht genommenen Arbeiten in Angriff zu nehmen und sich nicht empfehle, durch lange vorbereitende Spezialstudien wertvolle Zeit zu verlieren; in Erwartung positiver Resultate müsse energisch und rasch gehandelt werden. Zu diesem Zwecke müsste das Verkehrsamt gleich anfangs auch über die für eine erfolgreiche Tätigkeit notwendigen Mittel verfügen können.

Wir glauben zu diesen Auseinandersetzungen, die sich mehr auf die Frage des formellen Vorgehens und der Zweckmässigkeit, als auf die leitenden Grundsätze beziehen und die Frage des Bestehens des Verkehrsamtes selbst unberührt lassen, nicht Stellung nehmen zu sollen. Gerade mit Rücksicht darauf, dass das letztere eine durchaus autonome Institution sein soll, wird es den verantwortlichen Organen überlassen werden müssen, die Richtlinien für seine spätere Arbeitstätigkeit zu bestimmen. Überdies scheinen uns die soeben dargelegten Gesichtspunkte, wenn auch divergierend,

nicht unvereinbar zu sein und wir haben die feste Überzeugung, dass die künftigen Leiter des Verkehrsamtes es verstehen werden, Kräfte, die für das Amt in Anspruch genommen werden, zu einem erspriesslichen Zusammenarbeiten zu vereinen.

Der Sitz der Vereinigung für das Schweizerische Verkehrsamt ist im Statutenentwurf nicht bestimmt worden; die Motionäre haben es vorgezogen, diese Frage bis zur endgültigen Konstituierung der Vereinigung nicht in Diskussion zu bringen. Wenn aber bis heute in dieser Frage noch keine Entscheidung gefallen ist, so liegt der Grund nicht etwa darin, dass sich Rivalitäten gezeigt hätten, die das ganze Unternehmen hätten gefährden können. Es wurde im Laufe der Verhandlungen zwischen den vier Interessentengruppen vielmehr ausdrücklich betont, dass die Frage des Sitzes niemals ein Stein des Anstosses werden dürfe und dass sie zu gegebener Zeit lediglich nach dem Gesichtspunkte des Interesses des zu gründenden Amtes und unseres ganzen Landes zu lösen sei.

Wir selbst sind der Überzeugung, diese Frage werde sich zugleich mit der Bestellung der leitenden Persönlichkeiten ohne grosse Schwierigkeiten in einer Weise lösen lassen, die den vom Verkehrsamt zu vertretenden allgemeinen Interessen entspricht.

#### VI.

Nach Einreichung des Memorials vom 31. August 1916 und des endgültigen Statutenentwurfes blieb noch ein wichtiger Punkt zu bereinigen: Das Verhalten der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen gegenüber dem Verkehrsamt und die künftigen Beziehungen zwischen deren Publizitätsdienst und der neuen Institution.

Wie wir bereits erwähnt haben, hatte der Vertreter der Generaldirektion der Bundesbahnen an der Konferenz vom 9. März 1914 Vorbehalte gemacht in bezug auf den Nutzen eines Schweizerischen Verkehrsamtes und Bedenken geäussert über Unzukömmlichkeiten, die sich aus einer Nebeneinanderstellung des neuen Amtes mit den bereits bestehenden Organisationen ergeben könnten. Er äusserte sich grundsätzlich dahin, die Generaldirektion werde sich der Idee, ihren Publizitätsdienst im neuen Verkehrsamt aufgehen zu lassen, widersetzen und sei auch nicht willens, der letzteren irgendeinen Teil der Mittel zuzuweisen, die für seinen Publizitätsdienst aufgewendet werden.

Da im Memorial vom 31. August 1916 ausgeführt war, die Bundesbahnen hätten nunmehr der Vereinigung zur Errichtung eines Schweizerischen Verkehrsamtes ihre Mitwirkung in Aussicht gestellt, und dessen Arbeitsprogramm würde in Übereinstimmung mit dem Publizitätsdienst der Bundesbahnen ausgeführt, lud das Departement des Innern die Generaldirektion ein, über ihr künftiges Verhalten, sowie über ihre allfällige Mitwirkung genauere Aufschlüsse zu erteilen.

Mit Schreiben vom 27. November 1916 erklärte sich die Generaldirektion alsdann bereit, die Arbeit des Verkehrsamtes nach Möglichkeit zu fördern und stellte zugleich fest, dass sich ein inniges Zusammenarbeiten des Verkehrsamtes und des Publiezitätsdienstes der Bundesbahnen als notwendig erweisen werde. Sofern man im Laufe der Unterhandlungen dazu käme, dem Verkehrsamte gewisse Propagandaarbeiten anzuvertrauen, die bisher vom Publizitätsdienste der Bundesbahnen besorgt worden sind, würde es die Generaldirektion nicht ablehnen, an deren Kosten einen Beitrag zu leisten; dagegen könnte sie sich nicht dazu verstehen, dem Verkehrsamte eine feste jährliche Subvention zuzusichern.

Infolge weiterer Schritte, die seitens der Initianten und des Departements des Innern unternommen wurden, kam die Generaldirektion indessen auf ihren Beschluss zurück und teilte dem genannten Departement mit Schreiben vom 6. Februar 1917 mit, sie habe schliesslich doch beschlossen, der Vereinigung für ein Schweizerisches Verkehrsamt für die erste statutarische Periode von drei Jahren eine jährliche Subvention von Fr. 25,000 zu bewilligen, vorausgesetzt, dass die Organe der Vereinigung sich bezüglich der Verteilung der nach dem Kriege durchzuführenden Propagandaarbeiten mit ihr ins Einvernehmen setzen.

#### VII.

Bevor zur Prüfung des Entwurfes eines Bundesbeschlusses, von dem diese Botschaft handelt, geschritten werden kann, müssen nachfolgende grundsätzliche Fragen beantwortet werden: Ist die geplante Schaffung eines Schweizerischen Verkehrsamtes für unser Land nützlich und notwendig; rechtfertigt der zu erwartende Nutzen die erheblichen finanziellen Opfer, die von der Bundeskasse verlangt werden?

Wir glauben, diese Fragen bejahen zu können. Schon die Darlegungen der Motionäre in ihrem Berichte an die Bundesversammlung, wie auch die an die Bundesbehörden gerichteten Eingaben der Interessentenkreise haben zur Genüge bewiesen, dass es bei der derzeitigen Lage der vom Fremdenverkehr abhängenden Industrien, die durch den Krieg noch verschlimmert wird, dringend notwendig ist, alles aufzubieten, um den grossen Gefahren, die durch jene Industrien unserer gesamten Volkswirtschaft drohen, zu begegnen, und dass diese Anstrengungen, um wirksam zu sein, von einer Institution ausgehen müssen, die alle Mittel und Kräfte des Landes zu einer gemeinsamen Aktion vereint.

Überdies hat das Projekt der Schaffung eines Verkehrsamtes eine reiche Literatur hervorgebracht: Memoriale, Broschüren, Zeitungsartikel und Abhandlungen in Zeitschriften haben den Beweis für das rege Interesse geliefert, das im ganzen Lande herum der neuen Institution entgegengebracht wird. Wenn auch in diesen Dokumenten, wovon eine Sammlung den Kommissionen der eidgenössischen Räte zur Verfügung gestellt wird, in bezug auf die Aufgaben des neuen Amtes, seine Aktionsmittel usw., die Meinungen weit auseinandergehen, sind doch alle darin einig, dass die Schaffung einer derartigen Institution dringend notwendig ist. Die grundsätzliche Frage kann somit, infolge dieser übereinstimmenden Äusserungen wohl als gelöst gelten und wir beschränken uns daher darauf, die Darlegungen der Urheber des Projektes hier durch einige kurze allgemeine Betrachtungen und einige, der neuesten Literatur entnommene Angaben zu ergänzen.

Die geographische Lage der Schweiz, im Zentrum Europas, im Kreuzungspunkte der hauptsächlichsten Verkehrswege, die den Norden mit dem Süden, den Osten mit dem Westen des Kontinents verbinden, hat von jeher einen bestimmenden Einfluss auf ihre wirtschaftliche Entwicklung ausgeübt. Trotz der grossen Nachteile, die uns dadurch erwachsen, dass wir keinen Zugang zum Meere haben, trotz der durch die Gebirgslage bedingten Schwierigkeiten und trotz der geringen Ertragsfähigkeit des Bodens an Nahrungsmitteln und Rohstoffen, war die Schweiz schon sehr früh der Mittelpunkt eines regen Verkehrslebens.

Seit dem 18. Jahrhundert, als allerorts die Freude an der Natur erwachte und speziell in der Schweiz Jean Jacques Rousseau und Albrecht von Haller das Lob unserer Alpen sangen, strömten der Schweiz eine Menge Besucher zu, die nicht mehr als blosse Passanten zu betrachten sind; später kamen andere Faktoren dazu, die bewirkten dass die unserm Lande zuströmenden Fremden sich mehr und mehr daran gewöhnten, in unserm Lande Aufenthalt zu nehmen; hier sind zu erwähnen: Die Verbesserung der Verkehrswege durch den Bau moderner Strassen und Eisen-

bahnen, dann, je mehr sie bekannt und geschätzt wurden, die gesunden klimatischen Verhältnisse der Schweiz, deren Mannigfaltigkeit, die Heilkraft der Bergluft, die zahlreichen Mineralquellen, die Entwicklung des Berg- und Wintersportes u. dgl. mehr. So wurde die Schweiz im Laufe des 19. Jahrhunderts zum Mittelpunkt des internationalen Verkehrs. Was diese Vorzugsstellung für unser wirtschaftliches Leben bedeutet, dafür legen die von den Urhebern der Motion Seiler ins Feld geführten, im ersten Abschnitt dieser Botschaft wiedergegebenen Zahlen beredtes Zeugnis ab. Weitere und neuere Daten finden sich in dem verdienstvollen Quellenwerke, das das Zentralbureau des schweizerischen Hoteliervereins bei Anlass der Landesausstellung 1914 herausgegeben hat, wie auch in verschiedenen andern seither erschienenen Arbeiten, unter denen wir die Broschüre des Herrn R. Lehmann, Sekretär der Vereinigung der schweizerischen Verkehrsvereine: "Die heutige Lage und die künftigen Aussichten des schweizerischen Fremdenverkehrs<sup>u</sup> und diejenige des Herrn Dr. C. Benziger: "Schweizerische Verkehrsprobleme" besonders hervorheben. Wir fügen hier ferner einige diesen Werken entnommene Daten bei:

Nach der Statistik des Hoteliervereins beträgt die Zahl der in den schweizerischen Hotels im Jahre 1912 abgestiegenen Fremden ungefähr 3½ Millionen, mit einem Total von 19½ Millionen Logiernächten. Für das Jahr 1913 dürfte diese Zahl sogar auf ungefähr 20 Millionen gestiegen sein. Die damit erzielte jährliche Bruttoeinnahme für die Schweiz stellt sich auf ungefähr 500 Millionen Franken, von denen die Hälfte den Hotels zufällt. Selbst wenn man von diesen Zahlen die auf die schweizerischen Touristen entfallende Quote in Abzug bringt, dürften immer noch ungefähr 350 Millionen als Bruttoertrag aus dem Fremdenverkehr übrig bleiben.

Diese Summe muss als der weitaus wichtigste Beitrag zur Deckung unserer Passivbilanz, die sich im Jahre 1913 auf rund 550 Millionen Franken belief, angesehen werden. Die genannten Verfasser schätzen übereinstimmend die Einnahmen der Zollverwaltung aus dem Fremdenverkehr auf 15 Millionen bei 80 Millionen Totaleinnahmen. Für die Bundesbahnen betrüge dieser Anteil 15 bis 20 Millionen bei einer Totaleinnahme von 84½ Millionen aus dem Personenverkehr und für die eidgenössische Postverwaltung (Verkauf von Wertzeichen) 5 bei 55 Millionen (1913). Zu den am Fremdenverkehr mitinteressierten Unternehmungen sind ferner die eidgenössische Telephon- und Telegraphenverwaltung mit einer

jährlichen Einnahme von ungefähr 2 Millionen und endlich in grösserem oder kleinerem Masse alle Transportanstalten, die eidgenössische Post, sowie die privaten Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften zu zählen.

Alle diese Zahlen sind natürlich nur approximativ; sie beruhen auf blossen Schätzungen, aber sie sind gewiss nicht übertrieben. Schätzt man z. B. die Einnahmen der Bundesbahnen aus dem Fremdenverkehr auf 15—20 Millionen Franken, so sind hierbei einzig die unmittelbar durch die Fremden gelieferten Einnahmen in Rechnung gestellt und nicht auch die allgemeine Zunahme im Personen-, Gepäck- und Warenverkehr, die nur indirekt auf den Fremdenverkehr zurückzuführen ist. In Berücksichtigung aller dieser Tatsachen darf wohl ohne Übertreibung behauptet werden, der Fremdenverkehr bringe den Bundesbahnen eine jährliche Einnahme von über 25 Millionen Franken und einen gleich hohen Betrag den verschiedenen Dienstabteilungen der Bundesverwaltung.

Über die Hotelindustrie, die wohl am meisten und am direktesten am Fremdenverkehr interessiert ist, besitzen wir in dem Werk des Schweizer Hoteliervereins wertvolle Angaben aus dem Jahre 1912. Darnach belief sich die Zahl der für den Fremdenverkehr eingerichteten Hotels auf 3,585 mit 168,625 Betten, während man noch im Jahre 1894 nur 1693 Hotels mit 88,634 Betten zählte. Diese Ziffern haben sich also in einem Zeitraum von 18 Jahren beinahe verdoppelt. Das in der Hotellerie investierte Kapital erreichte im Jahre 1912 den Betrag von einer Milliarde und 135 Millionen, wovon Fr. 868,676,000 auf die Immobilien, Fr. 227,081,000 auf das Mobiliar und Fr. 30,158,000 auf die Vorräte entfielen. Das Hotelgewerbe beschäftigte 43,136 Personen, denen im Jahre 1912 ungefähr  $23^1/4$  Millionen Franken an Gehältern ausbezahlt wurden.

Mit Bezug auf die Vorteile, die der Fremdenverkehr der Schweiz bringt, kann man auch vom rein materiellen Standpunkte ausgehend, geteilter Meinung sein. Es lässt sich einwenden, dass, wenn auch das der Schweiz durch den Fremdenverkehr zugeführte Geld den grössten Teil unserer Passivbilanz deckt, dieser Passivposten andererseits gerade durch die Mehreinfuhr der für die Fremdenwelt bestimmten Produkte vergrössert wird. Der nämliche Einwand liesse sich übrigens bezüglich der Mehrzahl unserer Industrien erheben, indem die Passivbilanz durch die Einfuhr der von der Industrie verarbeiteten Rohstoffe immer erhöht wird. Eine weitere Bemerkung ist die, dass die

auf den Fremdenverkehr zurückzuführenden Einnahmeziffern weit davon entfernt sind, sich als Gewinne für die sie beziehenden Unternehmungen darzustellen, indem viele von diesen mit sehr geringem Gewinn, andere sogar mit Verlust arbeiten. Es steht ausser Zweifel, dass wenn die durchschnittliche Rendite der Hotelunternehmungen seit mehreren Jahren beständig abgenommen hat, der Grund hiefür nicht so sehr auf einen der ausländischen Konkurrenz zuzuschreibenden Rückgang des Fremdenverkehrs, als vielmehr im Missbrauch der inländischen Konkurrenz. in der zu grossen Zahl der Hotels, kurz in Mängeln der Organisation zu suchen ist. Wie dem in tatsächlicher Beziehung auch sei, so lässt sich beim gegenwärtigen Stand der Dinge nicht leugnen, dass ein längerer Stillstand oder gar ein dauernder Rückgang des Fremdenverkehrs für die Schweiz eine finanzielle Katastrophe ohnegleichen bedeuten würde. Um sich hiervon zu überzeugen, genügt es, die Zahlen aus den Jahren vor dem Kriege mit denen des Jahres 1915 zu vergleichen. Der Jahresbericht, den das Zentralbureau des Hoteliervereins dem Zentralsekretariate des schweizerischen Handels- und Industrievereines für das Jahr 1915 unterbreitet hat, gibt uns darüber lehrreichen Aufschluss. Grund zahlreicher Berechnungen kommt dieser Jahresbericht zu dem Schlusse, der Touristenverkehr im genannten Jahre betrage für die Schweiz kaum 30 % eines normalen Jahres. Da die schweizerischen Reisenden daran verhältnismässig viel stärker als in gewöhnlichen Zeiten beteiligt waren, ist dieser Ausfall noch hedeutender, wenn man auf die aus dem eigentlichen Fremdenverkehr des Jahres 1915 herrührenden Einnahmen abstellt, die 40 Millionen, d. h. etwa 10 % eines normalen Jahres kaum überschritten haben dürften. Die finanziellen Ergebnisse zahlreicher Transport- und Hotelunternehmungen für die Jahre 1915 und 1916 bestätigen diese Angaben.

Nach dem Gesagten darf als erwiesen betrachtet werden, dass der Fremdenverkehr einer der wichtigsten Faktoren unseres nationalen Wirtschaftslebens ist und dass sein Stillstand oder Rückgang von verheerender Wirkung wäre. Hieraus folgt indessen doch nicht unbedingt, dass die Schaffung eines Verkehrsamtes das einzige und absolut sicher wirkende Mittel sei, um dem Übel vorzubeugen. Man darf sich in keinem Falle der Täuschung hingeben, dass die Tätigkeit dieser Institution, mag sie unter noch so energischer und geschickter Leitung stehen, die Wirkungen der wirtschaftlichen, politischen und moralischen Erscheinungen, die den Fremdenverkehr beeinflussen, auszugleichen im Falle sei-

Das Verkehrsamt wird z. B. die durch den Krieg unterbrochenen Beziehungen und damit den frühern Stand des Fremdenverkehrs. nicht ohne weiteres wiederherstellen können. Aber auch ohne im Verkehrsamt das unfehlbar wirkende Heilmittel zu erblicken, sind wir mit den Motionären und der Mehrzahl der Experten, die sich zu dieser Frage geäussert haben, doch der Meinung, dass seine Schaffung geeignet sei, nach der angegebenen Richtung wertvolle Dienste zu leisten. Auf dem Gebiete der theoretischen Forschungen und Studien wird sie eine grosse Lücke ausfüllen, indem sie den Empirismus, der bisher alle vom Fremdenverkehr abhängenden Industrien beherrschte, durch streng wissenschaftliche Methoden ersetzen wird, die zur gegenwärtigen Zeit allein eine sichere Grundlage für die rationelle Entwicklung auf irgendeinem Gebiete der nationalen Tätigkeit bieten können. Das Verkehrsamt wird aber zweifellos auch in praktischer Beziehung gute Dienste leisten, speziell indem es durch die Konzentration der Mittel die Auslandspropaganda ordnet und vereinheitlicht. Wie bereits angeführt wurde, hat es am Reklamedienst im Auslande bisher nicht gefehlt; die Sachverständigen schätzen die dafür vor dem Kriege jährlich verausgabten Gelder auf 3 Millionen Franken. Die ziellose Reklame, die von den einzelnen Interessentengruppen ohne die nötige Einheit und Methode gemacht wurde, war indessen weit davon entfernt, die Resultate zu zeitigen, die sich durch Konzentration der Kräfte mit den gleichen Mitteln erreichen liessen.

Den vielen Stimmen von Interessenten, die mit Nachdruck die Vorteile der neuen Organisation hervorgehoben haben, hat sich in letzter Stunde die Generaldirektion der Bundesbahnen angeschlossen, nachdem sie lange Zeit hindurch eine sehr zurückhaltende Stellung eingenommen hatte. Heute ist auch sie bereit, dem Verkehrsamte reichliche und wirksame Unterstützung angedeihen zu lassen.

Wenn dergestalt als erwiesen zu betrachten ist, dass die vorgeschlagene Institution für die gedeihliche Entwicklung der vom Fremdenverkehre abhängigen Industrien nützlich und notwendig ist, mithin im Interesse unseres ganzen Landes liegt, so erscheint damit auch die Beteiligung des Bundes an ihrer Schaffung ohne weiteres als gerechtfertigt. Wir werden im folgenden Abschnitte die vorgeschlagene Subventionssumme noch näher motivieren. Es genügt hier, darauf hinzuweisen, dass mit Rücksicht auf die Bedeutung der gefährdeten Interessen und die Notwendigkeit, den Untergang eines erheblichen Teiles unseres nationalen

Vermögens zu verhüten und die Schäden des Krieges möglichst rasch zu beseitigen, das finanzielle Opfer, das schon vor dem Kriege vom Bunde verlangt wurde, sich jetzt in noch stärkerem Masse rechtfertigt. Abgesehen von den allgemeinen Landesinteressen würde sich dieses Opfer schon mit Rücksicht auf die fiskalischen Interessen des Bundes, und zwar vom rein kaufmännischen Standpunkt aus betrachtet, rechtfertigen. Haben wir doch gesehen, dass der Fremdenverkehr allein den verschiedenen fiskalischen Verwaltungen des Bundes, d. h. der Zoll-, Post- und Telegraphenverwaltung eine jährliche Einnahme von ungefähr 25 Millionen Franken bringt. Im Verhältnis zu dieser Summe würde eine Subvention von Fr. 120,000 an das Verkehrsamt weniger als ½ 0/0 an Publizitätsausgaben betragen, während die Bundesbahnen bei einer annähernd gleichen Einnahme für ihren Publizitätsdienst rund 400,000 Franken, d. h. über 1½ 0/0 auslegen.

#### VIII.

. Es erübrigt uns noch kurz den Entwurf zum Bundesbeschlusse zu begründen, der Ihnen im Anhange zur vorliegenden Botschaft unterbreitet wird. Er wurde in seinen Grundzügen nach Massgabe des Bundesbeschlusses betreffend die Errichtung einer Zentralstelle für das Ausstellungswesen vom 9. April 1908 verfasst, da das Verkehrsamt zahlreiche Analogien zu jener Institution aufweist.

Art. 1 setzt grundsätzlich eine jährliche Subvention des Bundes an die nationale Vereinigung für ein Schweizerisches Verkehrsamt fest, die durch den Verband der schweizerischen Verkehrsvereine, den schweizerischen Hotelierverein, die Vereinigung "Pro Sempione" und die "Neue Gotthard-Vereinigung" zu gründen ist. Obwohl diese vier Vereinigungen uns offiziell von ihrem Entschlusse zur Gründung einer Vereinigung für ein Schweizerisches Verkehrsamt in Kenntnis gesetzt haben, betrachten wir die letztere als noch nicht bestehend; ihre definitive Gründung, die einen bezüglichen Beschluss der Generalversammlung und die Eintragung ins Handelsregister zur Voraussetzung hat, muss vielmehr, noch erfolgen.

Art. 2 bestimmt, dass die Höhe der Subvention alljährlich im Budget festgesetzt werde und für das Jahr 1918 Fr. 120,000 betrage.

Wir haben es vorgezogen, hier weder ein Maximum, noch ein Minimum der Subvention, wie im Bundesbeschluss betreffend die Gründung einer Ausstellungszentrale, sondern nur den für das erste Jahr in Aussicht genommenen Subventionsbetrag festzusetzen. Die Subventionssumme soll in der Folge vielmehr von der Bundesversammlung in Berücksichtigung der Bedürfnisse, der Zeitumstände, sowie der verfügbaren Mittel nach freiem Ermessen festgesetzt werden können. Um sich über den Erfolg der neuen Institution Rechenschaft geben zu können, wird man abwarten müssen, bis sie in Tätigkeit getreten ist, wobei auf eine Reihe von Probejahren zu rechnen sein wird, in denen Erfahrungen gesammelt werden können. Die Höhe der in der Folge zu bewilligenden Subvention wird vom Nutzen, den das Amt zeitigen wird, von seiner Tätigkeit und seiner weiteren Entwicklung abhängen. Es versteht sich übrigens von selbst, dass der Bund von den Organen des Amtes äusserste Sparsamkeit erwartet und darüber selbst Kontrolle üben wird. Auch muss selbstverständlich zwischen dem vom Bunde bewilligten 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 auch in dieser Beziehung auf die Ergebnisse der ersten Tätigkeit des Amtes abgestellt und den Bundesbehörden die nötige Freiheit des Handelns gewahrt werden. Für den Anfang sollte unserer Meinung nach die Subvention so bemessen werden, dass die Vereinigung nicht mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, die hemmend auf ihre Tätigkeit wirken würden. Von diesen Erwägungen geleitet, glauben wir für das erste Jahr an Stelle der von den Urhebern des Projektes verlangten Subvention von Fr. 150,000 eine solche in der Höhe von Fr. 120,000 beantragen zu sollen. Wenigstens für die ersten Jahre, da das Amt sich noch im Stadium der Versuche und der Organisation befinden und daher, zumal wenn der Krieg weiter andauern sollte, kaum seine volle Tätigkeit wird entfalten können, sollte dieser Betrag für seine Zwecke genügen. Für diesen Zeitraum nehmen die Gründervereinigungen selbst, wie aus dem Nachfolgenden ersichtlich ist, reduzierte Beiträge in Aussicht.

Im nachstehenden lassen wir anhand einer Mitteilung der Zentralstelle des Verbandes der schweizerischen Verkehrsvereine das Budget der Einnahmen der Vereinigung für ein Schweizerisches Verkehrsamt folgen, wie es sich für den Anfang auf Grund der zum Teil bereits zugesicherten, zum Teil aber noch zu bewilligenden Beiträge, ohne die nachgesuchte Bundessubvention stellen würde:

Zuschüsse der vier Gründervereinigungen	Fr.	20,000
Bundesbahnen	22	25,000
Private Transportunternehmungen	)) ))	10,000
Kantone	))	50,000
Städte und Fremdenplätze	ກ	15,000
Handelskammern, verschiedene Vereinigungen	" "	10,000
Banken	27	20,000
Industriegesellschaften	יי	20,000
Versicherungsgesellschaften, Handelsgesellschaf-		
ten, Private	າາ	10,000
	Fr.	180,000

Die Urheber des Projektes rechnen damit, dass diese Summen sich mit den Jahren erheblich vermehren lassen. Für ihren Teil glauben die vier Gründervereinigungen, ihren Beitrag nach dem Krieg verdoppeln zu können.

Artikel 3 sieht die Genehmigung der Statuten durch den Bundesrat vor. Wie im Abschnitt V dieser Botschaft ausgeführt wurde, trägt der gegenwärtige Entwurf den Wünschen und Bemerkungen der am Verkehrsamte interessierten Bundesverwaltungen Rechnung. Immerhin konnte eine formelle Genehmigung der Statuten durch den Bundesrat noch nicht stattfinden; dies wird vielmehr erst nach Inkrafttreten des vorliegenden Bundesbeschlusses erfolgen können.

Art. 4 bestimmt, dass der Bundesrat die ihm durch die Statuten eingeräumten Rechte durch Entsendung von Delegierten in die Verwaltungsorgane, in die Generalversammlung und in das Verkehrskollegium ausübe. Man könnte sich fragen, ob es nicht angezeigt gewesen wäre, neben den statutarischen Rechten noch ein weitergehendes Kontroll- und Aufsichtsrecht des Bundes vorzusehen. Wir haben davon indessen aus folgenden Gründen Umgang genommen: Nachdem grundsätzlich bestimmt ist, dass die Vereinigung für das Schweizerische Verkehrsamt autonom sein solle, erscheint es angezeigt, ihre Aktionsfreiheit nicht durch unangebrachte Einmischung in ihre Geschäftsführung einzuengen, die die Vorteile, die allerseits dem autonomen Regime zuerkannt werden, illusorisch machen würden. Anderseits steht ja der Bundesverwaltung ein Kontrollrecht ohne weiteres zu, von dem sie gutfindendenfalles hier um so leichter Gebrauch machen kann, als sie durch ihre Delegierten über den Geschäftsgang der Vereinigung auf dem Laufenden gehalten werden wird und durch ihre Vermittlung ihren Standpunkt geltend machen und die ihr anvertrauten Rechte schützen kann. Endlich sichert dem Bund die blosse Tatsache, dass er dem Verkehrsamte eine bedeutente Subvention zuwendet, praktisch insofern hinreichenden Einfluss auf dessen Tätigkeit, als er jederzeit diese Unterstützung kürzen oder aufheben kann, welches Recht er sich denn auch in aller Form wahren muss.

Die Art. 5 und 6 enthalten die Bestimmung, dass der Entwurf eines Bundesbeschlusses, weil nicht allgemein verbindlicher Natur, dem Referendum nicht unterworfen sei, sowie die Vollziehungsklausel.

Aus den in der vorliegenden Botschaft ausgeführten Gründen beantragen wir Ihnen, den beiliegenden Beschlussesentwurf zu genehmigen.

Bern, den 16. März 1917.

Im Namen des schweiz. Bundesrates, Der Bundespräsident: Schulthess.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Schatzmann.

(Entwurf.)

### Bundesbeschluss

betreffend

# die Beteiligung des Bundes an der Errichtung eines Schweizerischen Verkehrsamtes.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1917,

#### beschliesst:

- 1. Der Bund gewährt der nationalen Vereinigung für das Schweizerische Verkehrsamt, die durch den Verband der schweizerischen Verkehrsvereine, den schweizerischen Hotelierverein, die Vereinigung "Pro Sempiore" und die "Neue Gotthard-Vereinigung" geschaffen wird, eine jährliche Subvention.
- 2. Der Betrag der Subvention wird jährlich im Budget festgesetzt. Für das Jahr 1918 beträgt sie Fr. 120,000.
- 3. Zweck und Aufgabe, sowie die Organisation der Vereinigung für ein Schweizerisches Verkehrsamt werden durch die Statuten bestimmt, die dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen sind.
- 4. Der Bundesrat übt die ihm durch die Statuten eingeräumten Rechte durch Entsendung von Delegierten in die Verwaltungsorgane der Vereinigung aus.
- 5. Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.
- 6. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

## Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beteiligung des Bundes an der Errichtung eines Schweizerischen Verkehrsamtes. (Vom 16. März 1917.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1917

Année Anno

Band 1

Volume Volume

Heft 12

Cahier

Numero

Geschäftsnummer 748

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 21.03.1917

Date

Data

Seite 375-404

Page

Pagina

Ref. No 10 026 318

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.