

Montag, 4. Juni 1945.

Spanisch-schweizerische
Wirtschaftsverhandlungen.

Vertraulich.

Volkswirtschaftsdepartement. Antrag vom 4. Juni 1945.

Das Volkswirtschaftsdepartement berichtet folgendes:

"I.

Der Unterbruch des Transitverkehrs durch Frankreich von Anfang Juni 1944 bis März 1945 setzte der ansteigenden Entwicklung der Einfuhr spanischer Waren und damit der Expansionsmöglichkeit unserer Exporte nach diesem Lande ein jähes Ende (Einfuhr in Millionen Franken 1940: 17,5, 1941: 26,4, 1942: 61,7, 1943: 106,4, I. Semester 1944: 84,7, II. Semester 1944: 8, I. Quartal 1945: 5,7).

In dieser Periode des Transportunterbruches hat sich die aussenwirtschaftliche Lage Spaniens wesentlich verschlechtert. Während fast einem Jahr war dieses Land von seinem früheren Hauptabsatzgebiet, Europa, isoliert. Da Spanien sich nicht an das Ausland zu verschulden wünscht, führte die Schrumpfung der Einnahmenseite der Zahlungsbilanz zu einer wesentlichen Reduktion der Importe und deren Beschränkung auf die notwendigsten Produkte. Unter Berufung auf diese veränderte Situation erklärte sich die spanische Regierung als nicht mehr an die zwar noch ungekündigten, aber unter anderen Voraussetzungen zustande gekommenen spanisch-schweizerischen Handels- und Zahlungsvereinbarungen gebunden und ersuchte um die Aufnahme von Verhandlungen zur Neuregelung der vertraglichen Beziehungen. Spanien hatte dabei vor allem eine Revision der der Schweiz eingeräumten Einfuhrkontingente, die Abschaffung einseitiger spanischer Verpflichtungen im Clearingverkehr und eine Kodifikation des für die spanischen Behörden unübersichtlich gewordenen Vertragswerkes im Auge.

Wir vertraten gegenüber diesem spanischen Begehren den Standpunkt, dass die Verhandlungen nicht vor der Wiederingangsetzung der Importe aus Spanien aufgenommen werden könnten. Dieser Wiederingangsetzung stellten sich eine Reihe von Hindernissen entgegen, wie der geringe Frachtraum, der uns für den Transit durch Frankreich zur Verfügung steht, die ca. 400'000 Tonnen Ueberschwaren, die auf der Iberischen Halbinsel auf den Abtransport nach der Schweiz warten, die geringe Transportkapazität der spanischen Bahnen zwischen Barcelona und Cerbère und der Einbezug der spanischen Waren in die ausserordentlich langsam funktionierende britische und französische Blockadekontrolle.

In den letzten Wochen sind nunmehr die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme grösserer Importe geschaffen worden. So konnten die Transportkapazität der Linie Barcelona-Cerbère gesteigert, zusätzliche Transportwege über südfranzösische Häfen gefunden und die Blockadeformalitäten vereinfacht werden.

- 2 -

Nunmehr drängt Spanien von neuem zur Aufnahme von Verhandlungen in Madrid. An und für sich wäre es für das Resultat der Verhandlungen vorteilhafter, noch zuzuwarten, bis die nunmehr einsetzende grössere Clearingalimentierung sich voll ausgewirkt hat, um damit der spanischen Delegation das gegen die Erteilung von Einfuhrbewilligungen für weniger dringliche Waren wirksame Argument ungenügender Devisendisponibilitäten zu nehmen. Sofern dem spanischen Wunsche zur Aufnahme des Kontaktes aber nicht entsprochen wird, muss damit gerechnet werden, dass die spanische Regierung die Wiederaufnahme der Importe und Exporte verhindert und uns auf dem Transportsektor Schwierigkeiten bereitet. (Wir sind auf die spanischen Landtransporte und die spanischen Pendeldampfer für die Räumung unserer Lager auf der Iberischen Halbinsel angewiesen). Es erscheint deshalb notwendig, die Fühlung mit einer spanischen Delegation aufzunehmen, wobei u.a. gleichzeitig zu versuchen wäre, die Alimentierung des Clearings durch den Einbezug der Transitfrachten zu verbessern (vide Ziffer II, 4.). Sollte sich im Verlaufe der Verhandlungen zeigen, dass Spanien nur in ungenügendem Umfange Einfuhrkontingente für uns vor allem interessierende schweizerische Exportwaren einzuräumen gewillt ist, dürfte es von Vorteil sein, die Verhandlungen zu unterbrechen und sie etwas später, sobald sich die bessere Clearingalimentierung voll ausgewirkt hat, in einer zweiten Etappe zu Ende zu führen.

II.

Die mit Spanien aufzunehmenden Verhandlungen bezwecken im einzelnen, eine vertragliche Verständigung über

1. den gegenseitigen Warenaustausch,
2. den gegenseitigen Zahlungsverkehr,
3. den Finanz- und Versicherungstransfer pro 1945,
4. die Verlängerung des Transportabkommens (Seeverkehr).

1. Warenverkehr,

Wie gegenwärtig die meisten europäischen Länder, will Spanien nur Maschinen aus der Schweiz beziehen und die Einfuhr traditioneller schweizerischer Exportwaren, wie Stickerien, Hutgeflechte, Gewebe, Fittings, Elektrizitätszähler, Uhren, Anilinfarben und pharmazeutische Spezialitäten usw. möglichst verhindern.

Inwieweit es gelingt, den spanischen Markt für diese Waren wieder zu eröffnen, hängt wesentlich von der Alimentierung des Clearings im allgemeinen und vom Umfange der Zusicherungen ab, die wir Spanien bezüglich des Abtransportes spanischer Waren nach der Schweiz geben können. Da die Abgabe solcher Zusicherungen zugleich die Voraussetzung für die Erhältlichmachung von Frachtraum auf spanischen Bahnen und Schiffen für den Ueberseeverkehr ist, kommt dieser Frage eine besondere Bedeutung zu. Die Besprechungen mit dem Kriegs-Transport-Amt, dem Kriegs-Ernährungs-Amt und dem Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt haben ergeben, dass der Abtransport einer angemessenen Menge spanischer Waren zugesichert werden kann.

Es ist ferner anzustreben, von Spanien Lieferzusagen für wichtige Industrierohstoffe, wie Kohle, Blei, Eisenbleche, Antinom, Bismuth, Schwefel, Pyrit, Gerberrinde etc. zu erhalten.

- 3 -

2. Zahlungsverkehr.

Spanien ist grundsätzlich mit der Aufrechterhaltung des Clearings einverstanden. Es verlangt aber ein Clearingabkommen, das, im Gegensatz zu bisher, auf beiden Seiten gleiche Rechte und Pflichten vorsieht. Der spanische Export nach der Schweiz ist normalerweise in den Winter- und Frühjahrsmonaten wesentlich grösser als im Sommer und Herbst. Der schweizerische Export dagegen verteilt sich regelmässig über das ganze Jahr. Beim gewöhnlichen Clearing hätte dies zur Folge, dass im Winter und Frühjahr für den spanischen Exporteur und im Sommer und Herbst für den schweizerischen Exporteur längere Wartefristen entständen. Nach unseren Erfahrungen würde dies nicht nur eine wesentliche Verteuerung der schweizerischen Importe, sondern auch deren Verringerung bewirken, da der spanische Exporteur seine Ware in der Regel nur gegen prompte Bezahlung liefert. Das bisherige Abkommen sah zur Ueberbrückung dieser Schwierigkeiten einen Clearingvorschuss des spanischen Verrechnungsinstitutes an die Schweiz vor. Spanien verlangt nunmehr, dass die Schweiz die Reziprozität einräumt und, wenn nötig, ebenfalls mit der gleichen Summe, d.h. mit 10 Mio Franken, in Vorschuss tritt. Das spanische Begehren scheint uns berechtigt und da wir zur Ueberwindung der Saisonschwankungen auf den spanischen Vorschuss angewiesen sind, sollte dem spanischen Wunsche entsprochen werden. Da Spanien nach unseren Beobachtungen nicht beabsichtigt, sich gegenüber dem Ausland in wesentlichem Masse zu verschulden (Spanien hat inzwischen seine rückständigen Finanz- und Warenforderungen von 50 Mio Franken gegenüber der Schweiz vollständig abgetragen), dürfte die allfällige Inanspruchnahme dieses schweizerischerseits einzuräumenden Clearingvorschusses vorübergehenden Charakter haben. Es ist eher zu erwarten, dass wir während des grössten Teils des Jahres Schuldner sein werden. Für die Finanzierung des allfälligen Vorschusses könnte, mindestens vorübergehend, der im Verkehr mit Spanien geschaffene Prämienfonds von gegenwärtig über 11 Mio Franken verwendet werden, sodass vorderhand die Bundesfinanzen nicht in Anspruch genommen werden müssten.

3. Finanz- und Versicherungstransfer.

Gemäss dem Finanz- und Versicherungsabkommen vom 11. Juni 1943 ist die Höhe dieses Transfers jährlich zu regeln. Gestützt auf die spanische These, dass die bisherigen Abkommen nicht mehr gültig seien, will Spanien erst im Rahmen der neuen Verhandlungen seine Zustimmung zur Wiederaufnahme des Finanz- und Versicherungstransfers geben. Es wird deshalb Aufgabe der Delegation sein, auch diese Frage zu regeln. Der volle Transfer dieser Forderungen erscheint möglich, da die benötigten 5 Mio Franken zum grössten Teil bereits auf dem Finanzkonto liegen.

4. Transport.

Es gelang kürzlich, das spanisch-schweizerische Transportabkommen durch Erhöhung des durch spanische Frachtleistungen zu amortisierenden Kredites um 4 Mio Franken zu verlängern. Gemäss Berechnungen des Kriegs-Transport-Amtes dürfte diese Summe für 1 1/2 bis 2 Monate reichen. Es muss deshalb in den bevorstehenden Verhandlungen, wenn möglich, die Basis für eine weitere Prolongation geschaffen werden. Im Vordergrund der Verhandlungen stehen dabei zwei Probleme:

- 4 -

1. Die Herabsetzung des Frachtsatzes für den Pendelverkehr, der gegenwärtig für die Strecke von Lissabon nach Genua oder Marseille 33 Dollars je Bruttoregistertonne beträgt und als zu hoch zu betrachten ist. Leider ist es den spanischen Behörden bekannt, dass die Schweiz zur Räumung ihrer auf der Iberischen Halbinsel lagernden Waren unbedingt auf die spanischen Pendeldampfer angewiesen ist, was die Aussichten für den Erfolg des Begehrens wesentlich verringert.

2. Als Gegenleistung für die Reservierung von Schiffsraum bevorschusste bisher die Schweiz die spanische Frachtleistungen durch Einräumung eines Kredites, der durch die spanischen Frachtleistungen amortisiert wurde (zeitweise bis zu 10 Mio Dollars). Es wäre für uns vorteilhafter, wenn die Frachtzahlungen zur Clearingalimentierung herangezogen werden könnten. Trotz mehrmaliger Anstrengungen war es bisher nicht möglich, die spanische Zustimmung zu erhalten. Sollte auch ein neuer Versuch keinen Erfolg haben, so wäre die Zahlungsfrage für die spanischen Transitleistungen im bisherigen Sinne zu regeln. Für diesen Fall wäre Spanien ein Frachtvorschuss bis zu 6 - 8 Mio Dollars, oder deren Gegenwert in Franken, einzuräumen. Zur Verringerung der damit verbundenen Risiken - Spanien hat allerdings in letzter Zeit von diesen Kreditmöglichkeiten kaum Gebrauch gemacht - wäre anzustreben, den Kredit nur in Tranchen von z.B. 1 Mio Dollars, oder deren Gegenwert in Schweizerfranken, zu eröffnen, sodass sich das jeweilige Kreditrisiko auf höchstens 1 Tranche belaufen würde.

In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Wiederingangsetzung des Verkehrs noch nicht voll ausgewirkt hat, dürfte es nicht leicht sein, mit Spanien zu einer befriedigenden Regelung aller dieser Fragen zu gelangen. Es muss deshalb, wie bereits erwähnt, damit gerechnet werden, dass die Verhandlungen in Madrid wohl zur Abklärung der Verhältnisse und zur Schaffung einer dem Wirtschaftsverkehr förderlichen Atmosphäre führen, der definitive Abschluss aber erst in einer zweiten Phase erfolgen könnte."

III.

Auf Grund dieser Ausführungen wird antragsgemäss

b e s c h l o s s e n :

1. Die obigen Darlegungen werden als Verhandlungsinstruktionen genehmigt.
2. Als Unterhändler werden ernannt, die Herren:
 - Minister Henry de Torrenté, Delegierter für Handelsverträge, als Chef der Delegation;
 - Dr. A. Borel, Vize-Direktor des Schweizerischen Bauernverbandes, Brugg;
 - Dr. P. Aebi, I. Sekretär des Vororts des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins, Zürich;
 - Dr. E. Stopper, Adjunkt der Handelsabteilung, Bern.

Der Delegationschef wird ermächtigt, als weitere Delegierte beizuziehen:

- 5 -

für die Finanzverhandlungen die sich in Spanien befindlichen Herren

C.A. Nussbaumer, Präsident des Komitees Spanien der Schweizerischen Bankiervereinigung, Basel:

Dr. P. Pessina, Delegierter des Verbandes konzessionierter schweizerischer Versicherungsgesellschaften, Zürich;

für die Transportverhandlungen: Juni 1943.

Herrn O. Brunoni, Stellvertreter des Chefs der Sektion für Seetransporte des Kriegs-Transport-Amtes, Bern,

und Experten zu ernennen. Departement, Antrag vom 2. Juni 1943.

Protokollauszug an das Volkswirtschaftsdepartement (Chef, Generalsekretariat, Kriegs-Transport-Amt, Handel 10 Expl.), an das Politische Departement, an das Finanz- und Zolldepartement (Finanzverwaltung, Finanzkontrolle und Oberzolldirektion).

(siehe ...)

Für getreuen Auszug,
Der Protokollführer:

Ch. Oser

Für getreuen Auszug,
Der Protokollführer:

Ch. Oser