

Bern, den 17. Juli 1953.

Zusammenfassender Bericht über die
Besprechungen der schweizerischen
Delegation mit Vertretern der Hohen
Behörde in Luxemburg vom 13. und 14.
Juli 1953.

Es erschien angezeigt, vor Beginn der Ferienzeit erneut mit Vertretern der Hohen Behörde in Luxemburg zu einer Aussprache zusammen zu kommen. Am 13. Juli führten Herr Minister Bauer und der Unterzeichnete namentlich Besprechungen mit Herrn Spierenburg, Mitglied der Hohen Behörde, und mit Mitarbeitern des Genannten. Anschliessend daran und am folgenden Tage hat der Unterzeichnete noch Unterredungen geführt mit den leitenden Herren der Markt- und der Transportabteilung der Hohen Behörde.

Das Ergebnis dieser Besprechungen kann in möglichster Kürze wie folgt zusammengefasst werden:

I. Spezifische Stahlfragen:

Die Erfahrungen mit dem anfangs Mai in Kraft getretenen Gemeinsamen Markt sind noch zu kurz, als dass abschliessende Folgerungen über seine Auswirkungen gezogen werden könnten. Die Nichtintervention der Hohen Behörde auf dem Gebiete der Stahlpreise hat keine erschütternden Auswirkungen gehabt. In Deutschland sind leichte Preisrückgänge, in Frankreich und Belgien gewisse Preiserhöhungen festzustellen. Im ganzen Unionsgebiet ergibt sich durchschnittlich ein sehr leichter Preisrückgang von 0,85 %. Die Hohe Behörde erhofft für die nächste Zukunft ins Gewicht fallende Preisrückgänge. Sie hat auch mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass die Preise nach Drittländern allgemein zurückgegangen sind.

Die Einführung des Gemeinsamen Marktes für Eisenerze und das völlige Freilassen der Erzpreise haben sich bewährt. Es ist eine wesentliche Entspannung auf dem Erzmarkt eingetreten.

Die Einführung des Gemeinsamen Marktes für Schrott war nur möglich mit gleichzeitiger Festsetzung von Höchstpreisen durch die Hohe Behörde. Infolge des Rückganges der Konjunktur auf dem ganzen Gebiete der Siderurgie ist abgesehen vom Eisenerz nicht zuletzt auch beim Schrott eine wesentliche Entspannung der Marktlage eingetreten. Die bisherigen Massnahmen auf dem Schrottgebiet haben sich bewährt. Auch hier kann allenfalls eine faktische Abschaffung der Höchstpreise ins Auge gefasst werden, allerdings nur dann, wenn die Möglichkeit besteht, jederzeit wiederum Höchstpreise einzuführen.

Gewisse Sonderprobleme müssten noch für Spezialstähle gelöst werden. Hier bleibt auch noch für die Zukunft einiges zu tun.

./.



- 2 -

In diesem Zusammenhang sei auch die Absicht der Hohen Behörde erwähnt, für das ganze siderurgische Gebiet eine neue Nomenklatur der verschiedenen Produkte auszuarbeiten.

Schliesslich bleibt noch die Stellungnahme der Hohen Behörde hinsichtlich der im März 1953 in Brüssel zwischen den Stahlproduzenten Frankreichs, Belgiens und Luxemburgs abgeschlossenen Vereinbarung betreffend die Festlegung von Mindestpreisen für die Ausfuhr von Stahl nach Drittländern abzuwarten. Es ist durchaus möglich, dass die Hohe Behörde diese Vereinbarung, die von massgebenden Stellen in Luxemburg als durchaus zweckmässig bezeichnet wird, an ihrem Weiterbestand nicht hindern wird. Massgebende Kreise bei der Hohen Behörde halten diese Vereinbarung für Drittländer ^{als} durchaus günstig.

II. Spezifische Kohlenfragen:

Der Gemeinsame Markt auf dem Kohlensektor hat sich nach Auffassung der Hohen Behörde bereits ordentlich eingespielt.

Die von der Hohen Behörde festgesetzten Höchstpreise waren für die ersten Monate ein zweckmässiges Mittel, Erschütterungen zu vermeiden. Die Hohe Behörde wird jedoch nach der Ferienzeit die Frage sehr ernstlich prüfen, ob auf dem Kohlengebiet die Höchstpreise fallen gelassen werden können. Dies umsomehr als, wie der Unterzeichnete Veranlassung nehmen konnte schlüssig darzulegen, schon heute für bestimmte Kohlensorten europäischer Provenienz die Preise ^{z.B.} franko Basel verzollt teurer sind als die Preise für USA-Kohle gleicher Art.

In Bezug auf die Kohlenverteilungsfrage besteht glücklicherweise bei der Hohen Behörde durchaus der Wille, die bisherigen Kohlenverteilungssysteme der OECE in Paris und der ECE in Genf weiterbestehen zu lassen. Die Hohe Behörde ist bereit, bei der Lösung dieser Aufgabe in Schosse des Kohlenzuteilungsausschusses des Kohlenkomitees der OECE in Paris mitzuwirken. Dabei besteht in Luxemburg die auch von uns geteilte Auffassung, dass der Verteilungsmodus angesichts der heutigen Verhältnisse auf dem Kohlenmarkt wesentlich vereinfacht werden kann. Eine völlige Sistierung oder Abschaffung der Pariser und Genfer Kohlenzuteilungen kommen jedoch nicht in Frage, weil sonst in Luxemburg, wie die zuständigen Herren eindeutig erklärten, sofort ein neuer Zuteilungsmechanismus im Rahmen des Art. 59 des Montanunions-Vertrages aufgebaut würde.

Die Hohe Behörde ist sich bewusst darüber, dass es für die Drittländer wichtig ist, ein multilaterales Forum für Kohlenfragen namentlich in Paris zu besitzen.

Mit der Zeit werden die auf diesem Gebiet durch den Rat der OECE am 7. Februar 1953 gefassten Beschlüsse einer Anwendung entgegengeführt werden können, die für uns tragbar und für die Hohe Behörde annehmbar sein wird.

./.

- 3 -

Ein komplizierter Plan des Sekretariates der OECE für die Schaffung einer internationalen Regelung des Problems der Kohlenlager, insbesondere im Hinblick auf die Stabilisierung des Kohlenmarktes, den wir schon in seinen Vorentwürfen ablehnten, dürfte glücklicherweise auch bei den wirklich massgebenden Stellen der Hohen Behörde keine Gnade finden.

III. Spezifische Transportprobleme:

In verschiedenen Besprechungen wurde von unseren Partnern bei der Hohen Behörde und uns selbst der grossen Genugtuung darüber Ausdruck gegeben, dass auf dem Gebiete der Bahnprobleme die Zusammenarbeit zwischen den Experten der Montanunion und der Schweiz am 30. Juni ds. Js. in einer für beide Teile vielversprechender Weise begründet werden konnte. Nach den auch dem Unterzeichneten wiederholt abgegebenen Erklärungen darf wohl angenommen werden, dass die zu schaffenden internationalen degressiven Tarife kaum eine Form annehmen werden, die die Interessen der schweizerischen Verkehrsinstitutionen schädigen wird.

Es sei noch darauf hinzuweisen, dass die Fortsetzung dieser technischen Besprechungen am 7. September ds. Js. in Bern stattfinden wird.

Ueber das Problem der Kanalisation der Mosel fand eine einlässliche Aussprache statt. Als wesentlich kann festgehalten werden, dass der Hauptzweck der Kanalisation der Mosel offensichtlich besteht

1. in einer enormen Verbilligung
 - a) des Erzverkehrs von Lothringen nach der Ruhr,
 - b) des Koksverkehrs von der Ruhr nach Lothringen und
 - c) des Transportes der lothringischen siderurgischen Produkte nach den Nordseehäfen,

2. in der Tatsache, dass durch die zahlreichen Stauungen jährlich 750 Millionen kwh elektrische Energie erzeugt werden können.

Es scheinen daher ganz erhebliche Kräfte am Werke zu sein, um die Kanalisation der Mosel zwischen Thionville bis Koblenz zu verwirklichen, wobei aber auch festgestellt werden muss, dass bei weitem noch nicht alle Auffassungen auf einen Nenner gebracht werden konnten.

Es ist dem Unterzeichneten wiederholt versichert worden, die Schweiz habe durch eine allfällige Kanalisation der Mosel keinerlei Einbussen auf verkehrswirtschaftlichen Gebiete zu erwarten.

Der Unterzeichnete behält sich vor, im Verlaufe des Monats August über dieses wichtige Problem gesondert zu berichten.

./.

- 4 -

Was schliesslich die Rheinschifffahrt anbelangt, so wird in Luxemburg nicht geleugnet, dass hier noch schwierige Fragen der Lösung harren. Jedenfalls besteht bei den massgebenden Stellen der feste Wille, die auf dem Spiele stehenden Interessen von Drittländern wie der Schweiz nach Möglichkeit nicht zu berühren.

Es erscheint dem Unterzeichneten als notwendig, dass Herr Nat. Rat. Schaller, der namentlich in seiner Eigenschaft als schweizerischer Hauptdelegierter der Rheinzentralkommission die schweizerischen Rheinschifffahrtsinteressen in vorderster Reihe international vertritt, demnächst mit den Leitern der Transportabteilung der Montanunion in Verbindung treten wird. Diese erste Fühlungnahme könnte wohl am zweckmässigsten bei Anlass des Besuches der leitenden Herren des Transportausschusses der Montanunion in Bern anfangs September erfolgen.

IV. Spezifische Zahlungsfragen:

Die Besprechungen ergaben eindeutig, dass die Hohe Behörde sich durchaus bewusst ist, dass ohne das Bestehen eines Zahlungsmechanismus, wie er heute in der Europäischen Zahlungsunion verwirklicht ist, die Durchführung des Gemeinsamen Marktes absolut illusorisch wäre. Daher wird die Hohe Behörde sich mit allen Kräften für das Weiterbestehen eines derartigen Zahlungsmodus einsetzen und demgemäss jedenfalls die englischen Pläne zur Wiedereinführung der Konvertibilität äusserst aufmerksam verfolgen.

V. Hauptprobleme der Montanunion für die nächste Zukunft:

Als Hauptaufgaben wurden in unseren Besprechungen immer wieder genannt:

- 1.) Ausbau und Vertiefung der Zusammenarbeit der Montanunion mit England.
- 2.) Anhandnahme der Investitionsprogramme.
- 3.) Durchführung der Bestimmungen des Montanunion-Vertrages betreffend Kartelle.

ad 1) Die Hohe Behörde ist sich bewusst, dass angesichts der Tatsache, dass Grossbritannien gleichviel Kohle und halb soviel Stahl wie die Länder der Montanunion produziert, eine materielle Verständigung mit Grossbritannien in nächster Zeit unerlässlich sein wird. Es werden nur präzise Vereinbarungen über konkrete Gebiete, z. B. über den Kohlensektor möglich sein (empirische Methode).

ad 2) Die Hohe Behörde ist ferner der Auffassung, dass sie auf dem Gebiete der Investitionen möglichst bald aktiv werden muss, und zwar schon aus Gründen des Prestiges und aus psychologischen Erwägungen. Es scheinen sich Pläne abzuzeichnen, wie

./.

vor allem Investitionen zur Erhöhung der Produktion an Koks-
kohlen und Eisenerzen. Vorderhand wird beabsichtigt u.a.
ein Sofortprogramm betreffend die Erstellung von 5 - 10'000
Arbeiterwohnungen. Die Finanzierung ist gedacht durch Hingabe
von Krediten durch die Hohe Behörde, vor allem aber durch
Garantieerklärungen von seiten der Hohen Behörde. Es wird ganz
konkret nicht nur damit gerechnet, Mittel auf dem amerikanischen,
sondern auch auf dem schweizerischen Kapitalmarkt für diese
Zwecke flüssig zu machen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass schwei-
zerische Grossbanken, wie sehr deutlich erklärt wurde, in
Luxemburg bereits ihre Visitenkarte abgegeben haben (selbst-
verständlich ohne vorher mit uns Fühlung) genommen zu
haben). Dies wird es uns im gegebenen Zeitpunkt zweifellos aus-
serordentlich erschweren, allenfalls Bedingungen, die im Gesamt-
interesse unseres Landes liegen, am den Export schweizerischen
Kapitals nach dem Gebiete der Montanunion zu knüpfen. Es ist
uns denn auch gesagt worden, dass es für den Kreditnehmer immer
angenehmer sei, wenn der Kreditgeber zu ihm komme, als wenn er
sich zu ihm begeben müsse.

ad 3) Die Hohe Behörde hat sich letzter Tage dazu
durchgerungen, etwa an ein Dutzend Organisationen, die nach ihrer
Auffassung kartellistischen Charakter tragen, zu schreiben und
sie um einlässlichste Auskünfte über ihre Tätigkeit, ihre Ver-
bindungen mit andern ähnlichen Organisationen, usw. zu ersuchen.
Es wird abzuwarten sein, zu welchen Ergebnissen diese Untersu-
chungen und zu welchen Entscheiden schliesslich die Hohe Behörde
gelangen wird. Es ist offen zu Tage getreten, dass über dieses
heikle Thema innerhalb der Hohen Behörde nicht völlige Einmütig-
keit besteht. Es sind dem Unterzeichneten zu diesem Problem
einlässliche Angaben gegeben und auch für die Zukunft in Aus-
sicht gestellt worden.

VI. Schlussbemerkungen:

Es hat sich klar ergeben, dass zurzeit auf dem Ge-
biete des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl sowie Eisen-
erz und Schrott noch nicht die erforderlichen Erfahrungen vor-
liegen, um einigermaßen abschliessende Folgerungen ziehen zu
können. Man hat uns hierzu erklärt, dass man über alle diese
Fragen nächsten Herbst zu bestimmteren Auffassungen gelangen
werde.

Bezüglich des Transportgebietes ist eine erspriess-
liche Zusammenarbeit unter Experten bereits angebahnt, die im
September fortgesetzt werden soll. Es wird sich als unerläss-
lich erweisen, diese Fühlungnahme sobald als möglich auch auf
das Gebiet der Rheinschiffahrt auszudehnen. Das Problem der
Kanalisation der Mosel wird ebenfalls einer einlässlichen
intern-schweizerischen Abklärung entgegengeführt werden müssen.
./.

Schliesslich sei nochmals erwähnt, dass die Hauptprobleme, welche die Hohe Behore nach Abschluss der Ferienzeit in Angriff zu nehmen beabsichtigt, im Ausbau und der Vertiefung der Zusammenarbeit mit Grossbritannien, in der Aktivierung ihrer Investitionsprogramme und in der konkreten Stellungnahme zum Problem der Kartelle bestehen wird.

Die Besprechungen sind in freundschaftlicher und herzlicher Weise geführt worden. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die massgebenden Stellen bei der Hohen Behore sehr befriedigt sind, zu den einzelnen Fragen auch unsere Stellungnahme zu kennen und dass der feste Wille besteht, mit der schweizerischen Delegation eine vertrauensvolle Zusammenarbeit aufzubauen.

Hausman

6 Beilagen.

Anlage I

A k t e n n o t i z

über die Besprechung in Luxemburg mit Herrn Dierk Spierenburg, Mitglied der Hohen Behörde, und **zweien** seiner Mitarbeiter (Ch. de Germain und Giretti) vom 13. Juli 1953.

Von schweizerischer Seite sind anwesend Herr Minister G. Bauer und der Unterzeichnete.

In zwangsloser Weise gelangten die folgenden Fragen zur Besprechung:

I. Frage der Stahlpreise und bisherige Erfahrungen mit dem Gemeinsamen Markt auf dem Stahlgebiet:

Da die Preislisten durch die einzelnen Firmen erst am 20. Mai 1953 veröffentlicht worden sind, hat die Hohe Behörde noch nicht Zeit gefunden, die zur Anwendung gelangenden Preise einer abschliessenden Prüfung zu unterziehen. Es ist, wie sich aus der Rücksprache mit den Stahlverbrauchern am 10. Juni ergeben hat, noch nicht möglich, ein abschliessendes Urteil über das bisherige System der völligen Preisfreiheit abzugeben. Dies dürfte erst im September/Oktober ds. Js. der Fall sein. Ob das System sich bewährt, wird sehr stark auch von der Konjunktur-entwicklung abhängen. Die deutschen Preise wurden etwas gesenkt, diejenigen in Frankreich und Belgien etwas erhöht. Dort wo Preis-erhöhungen stattfanden, waren die früheren Preise nicht normal.

Es besteht die Möglichkeit, dass die Verbraucher im Herbst erneut zur Konsultation zusammengerufen werden.

Darüber, dass für den Export nach Drittländern private Preisvereinbarungen (im Sinne von Mindestpreisen getroffen wurden) kann kein Zweifel bestehen.

Im übrigen soll aus rein technischen Gesichtspunkten eine neue Nomenklatur der siderurgischen Produkte ausgearbeitet werden.

II. Schrottprobleme:

Auf Befragen hin äusserte sich Herr Spierenburg dahin, dass am gegenwärtigen Schrottregime nichts geändert werden soll. Er ist bekanntlich gekennzeichnet durch die Festsetzung von Höchstpreisen. In letzter Zeit ist eine sehr wesentliche Entspannung des Schrottmarktes in der Gemeinschaft eingetreten. Auch hier wird Zuwarten das richtige Verhalten sein; denn die spezifischen Schrottprobleme werden weitgehend durch die Entwicklung des siderurgischen Marktes bestimmt. " Il faut que tout se passe un peu."

- 2 -

III. Kohlenpreise:

Herr Spierenburg zeigt sich recht erstaunt über die ihm vorgelegten Zahlen, aus denen sich ergibt, dass Flammkohle aus der Saar und aus Lothringen, auf Wagen verladen und verzollt in Basel gerechnet, heute sogar etwas teurer sind als ^{gleichartige} amerikanische Kohlen. Er ersucht um einlässliche Dokumentation, was zugesagt wird. Nach Herrn Spierenburg können derartige Tatbestände entscheidend sein für die weitere Stellungnahme der Hohen Behörde zum Kohlenpreisproblem. Es ist offensichtlich, dass Herr Spierenburg innerhalb der Hohen Behörde eine Tendenz auf Abschaffung der Höchstpreisvorschriften, wenigstens für bestimmte Kohlenarten, vertritt.

IV. Transportprobleme:

Schweizerischerseits wird Herrn Spierenburg verbindlich gedankt für den ausgezeichneten Empfang der schweizerischen Transportexperten Dr. Dirlwanger, Abteilungschef des Kommerziellen Dienstes Güterverkehr der SBB, und Lenhard, Abteilungschef des Kommerziellen Dienstes der BLS, von seiten der leitenden Herren der Transportabteilung der Montanunion (Direktor Dr. Klaer und Direktor-Stellvertreter Hutter). Diese erste Fühlungnahme, die am 30. Juni stattfand, hat zweifellos schon gute Grundlagen für eine erspriessliche Zusammenarbeit gelegt. Es sind auch schon wichtige Abklärungen erfolgt.

Eine Fortsetzung dieser Transportgespräche in gleicher Zusammensetzung ist vorgesehen für den 7. und 8. September 1953.

Es schliesst sich eine kurze Aussprache über das Problem der Kanalisierung der Mosel an. Herr Spierenburg erklärt, dass die Hohe Behörde jedenfalls bis jetzt in dieser Sache noch nicht angegangen worden sei.

Es bestehen hier aber zweifellos noch erhebliche Gegensätze zwischen Deutschland und Frankreich. Gegenteilige Auffassungen seien auch zwischen den Vertretern der Interessen der Eisenbahnen und denjenigen der Schifffahrt festzustellen.

Aus den bisherigen Berechnungen ergeben sich jedenfalls erhebliche Möglichkeiten zu Tarifiermassigungen.

Auf Befragen hin erklärt schliesslich Herr Spierenburg, dass die Prüfung der Rheinfrage bei weitem noch nicht abgeschlossen sei. Man hat sogar den Eindruck gewinnen können, dass die spezifischen Rheinprobleme in Luxemburg noch kaum richtig in Angriff genommen worden sind.

V. Hauptprobleme der Hohen Behörde:

Nach Herrn Spierenburg wird sich die Hohe Behörde nach der Ferienzeit vor allem mit den nachstehenden drei Hauptproblemen zu befassen haben:

./.

- 3 -

- 1.) Ausbau und Vertiefung der Zusammenarbeit mit Grossbritannien.
- 2.) Investitionsfragen.
- 3.) Kartellfragen.

ad 1): Mit besonderem Nachdruck und zu wiederholten Malen hat Herr Spierenburg auf die aussergewöhnliche Bedeutung hingewiesen, welche von seiten der Hohen Behörde dem Ausbau und der Vertiefung der Beziehungen zwischen der Montanunion und Grossbritannien beigegeben werde. Eine Zusammenarbeit dränge sich z. B. schon in der Preisfrage auf. In England bestehe heute noch in ziemlich krasser Weise ein System der Doppelpreise. Im Lande selbst seien die Preise künstlich ausserordentlich tief gehalten, und für den Export seien sie entsprechend höher. Mit der Zeit sei es einfach nicht tragbar, dass die sechs Länder der Montanunion das Doppelpreissystem abgeschafft haben, Grossbritannien aber nicht. Das ganze Problem habe auch stark multilateralen Charakter. Ein Hauptpunkt sei, für die verarbeitenden Industrien in den verschiedenen Ländern Europas gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen. Daran habe auch die Schweiz alles Interesse, und man rechne in Luxemburg sehr auf die Mithilfe der Schweiz gerade bei der Lösung dieser Frage.

Die Verhandlungen mit Grossbritannien werden auf Grund von § 14 ff der Konvention (négociations avec les pays tiers) zu führen sein. Ueber die Form, die dieser Zusammenarbeit mit England gegeben werden soll, ist die Hohe Behörde bis jetzt noch nicht zu abschliessenden Auffassungen gelangt. Jedenfalls dürfte es das Beste sein - dem englischen Charakter entsprechend - möglichst empirisch vorzugehen.

Herr Spierenburg ist daher der Auffassung, man sollte für die Gestaltung einer konkreten Zusammenarbeit mit England zuerst das relativ einfachste Gebiet, nämlich die Kohle, gesondert herausgreifen. Das Ziel wäre dabei, etwa, der englischen Kohle in freier Konkurrenz den Zugang zum gemeinsamen Markt zu ermöglichen, allerdings unter Auflage analoger Verpflichtungen an England wie sie für die sechs Mitgliedstaaten gelten. Wie sehr England gerade an dieser Frage interessiert sein muss, ergibt sich aus der Reaktion auf die kürzlich von Frankreich unter Vorschützung von Devisengründen erlassene Einfuhrsperre für englische Kohle.

Man macht sich zwar in Luxemburg keine Illusionen darüber, dass England gegenüber einer eigentlichen "Association" äusserst zurückhaltend sein dürfte. Auf der andern Seite ist aber doch das dauernde englische Interesse, den Kontinent als Markt zu behalten, bzw. sogar neu zu erobern, sowie auch die deutliche Furcht vor amerikanischen und. z.B.

./.

- 4 -

auch schweizerischen Investitionskrediten, die nur zu leicht zu einer erheblichen Erhöhung der Produktivität und damit zu einer langfristigen Senkung der Produktionspreise führen könnten, festzustellen.

Hervorzuheben ist also der Wille der Hohen Behörde, konkret an die Probleme heranzutreten. Deshalb werden auch die neuesten englischen Pläne bezüglich der Konvertibilität in Luxemburg sehr eifrig und nachhaltig verfolgt. Ueber den Zeitpunkt der Aufnahme von Verhandlungen in England konnte sich Herr Spierenburg noch nicht näher aussprechen.

ad 2: Investitionsfragen

Auf Befragen hin bestätigte Herr Spierenburg, dass die Hohe Behörde ein Investitionsprogramm auf 4-5 Jahre hinaus im Auge habe. Nach Herrn Spierenburg sollte alles unternommen werden, um einer Erhöhung der Kokskohlenproduktion (Ersetzung der noch aus den USA eingeführten Kohlen durch europäische Kohle) und der Eisenerzproduktion zu erzielen. Es wäre wohl richtig, sich auf diese beiden Hauptprodukte zu konzentrieren und die Kräfte nicht zu zersplittern.

Das ganze Problem wird im Herbst mit aller Energie angepackt werden.

Eines der geeignetsten Mittel zur Erhöhung der Kohlenproduktion sei - offenbar zu Recht - im Bau von Arbeiterwohnungen zu finden. Deshalb schwebt Herr Spierenburg persönlich ein erstes Programm für die Erstellung von 5-10'000 Arbeiterwohnungen vor. Mit relativ beschränkten Mitteln könnte hier sehr rasch Wesentliches erreicht werden. Herr Spierenburg misst dieser Frage grosse wirtschaftliche und politische Bedeutung bei. Die Form der Finanzierung ist die im Vertrag vorgesehene, nämlich die direkte Hingabe von Krediten von seiten der Hohen Behörde, namentlich aber die Garantie von durch die Werke selbst aufgenommenen Krediten durch die Hohe Behörde. Herr Spierenburg denkt, dass sowohl der amerikanische als auch der schweizerische Finanzmarkt in Frage kommen könnten. Er hat die schweizerische Delegation ausdrücklich ersucht, bis zum Herbst dieses Jahres sich das hier skizzierte Problem, soweit es die Schweiz betrifft, zu überlegen. Für irgendwelche konkrete Anregungen zuhanden der Hohen Behörde wäre er äusserst dankbar.

Bei diesem Anlass kam auch ein kürzlicher Besuch von Vertretern schweizerischer Grossbanken in Luxemburg zur Sprache, woraus Herr Spierenburg - und offenbar auch die Hohe Behörde - auf ein namhaftes Interesse des schweizerischen Kapitalmarktes an den einschlägigen Plänen der Hohen Behörde geschlossen haben.

./.

- 5 -

ad 3: Kartellfragen.

Herr Spierenburg erwähnt, dass es an der Zeit sei, dass den einschlägigen Vorschriften des Vertrages (Art. 65 und 66) nachgelebt werde. Er würde der Montanunion nicht mehr lange angehören, wenn mit der Anwendung der Kartellvorschriften nicht bald Ernst gemacht würde. Am Samstag, den 11. Juli 1953, sind denn auch an etwa 12 kartellistische Organisationen des Stahl- und Kohlensektors im Raum der Montanunion von seiten der Hohen Behörde Schreiben gerichtet worden, worin sienen einlässliche Angaben über ihren Zweck, ihre Tätigkeit usw. ersucht worden sind. Die in Frage stehenden Organisationen werden aufs genaueste untersucht werden. Wenn festgestellt wird, dass sie mit den Bestimmungen des Vertrages nicht zu vereinbaren sind, werden sie aufgelöst werden.

Selbstverständlich bleibt auch zu prüfen, ob die im Frühjahr in Brüssel unter den Stahlproduzenten getroffenen Verständigungen mit dem Grundvertrag der Montanunion vereinbar sind oder nicht. Auch diesen letzteren Verständigungen gegenüber hat ^{sich} die Hohe Behörde, wie sich schon aus den Erklärungen des Herrn Monnet vom 19. April 1953 ergibt, ihre Stellungnahme ausdrücklich vorbehalten.

VI. Zusammenarbeit zwischen der Montanunion und der OECE:

Die Hohe Behörde ist durchaus gewillt, die gute Zusammenarbeit mit der OECE fortzusetzen. Die OECE - und namentlich deren Sekretariat - müssen sich aber bewusst bleiben, dass eine solche Zusammenarbeit nur möglich ist, wenn sie sich in die rein internen Fragen der Montanunion nicht mehr einmischen. Herr Spierenburg ist jederzeit bereit, die Herren Ellis-Rees, Cattani und Colonna in Luxemburg zu empfangen.

Die ganze Besprechung ging in einer absolut herzlichen und freundschaftlichen Atmosphäre vor sich, die durchaus erkennen liess, dass die Hohe Behörde grosses Gewicht darauf legt, die Auffassung der Schweiz ~~zu~~ den Problemen der Montanunion zu kennen.

Spierenburg

Anlage II

A k t e n n o t i z

über die Besprechung in Luxemburg mit
Herrn Guyot von der Finanzabteilung der
Hohen Behörde und Herrn Giretti vom
13. Juli 1953.

Von schweizerischer Seite sind anwesend Herr Minister
Bauer und der Unterzeichnete.

Diese Unterredung hat vor allem den Zweck verfolgt, eine erste Kontaktnahme mit der Finanzabteilung der Montanunion herzustellen. Bei diesem Anlass konnte festgestellt werden, dass die Hohe Behörde sich durchaus bewusst ist, dass der Gemeinsame Markt für Kohle und Stahl nur verwirklicht werden konnte, weil eine entsprechende Vereinbarung auf dem Gebiete des Zahlungsverkehrs, nämlich in Gestalt der Europäischen Zahlungsunion, besteht. Herr Guyot hat mit aller Deutlichkeit bemerkt, der Gemeinsame Markt wäre ohne Zahlungsunion nicht möglich. Deshalb auch das grosse Interesse der Montanunion an der Zukunft der Zahlungsunion, bzw. an den neuen englischen Plänen hinzielend auf die Rückkehr zur Konvertibilität.

Kurz wurden mit Herrn Guyot auch die Investitionspläne der Hohen Behörde gestreift. Dabei konnte es Herr Guyot nicht unterlassen mit erheblichem Schmunzeln darauf hinzuweisen, dass die schweizerischen Grossbanken ihre Visitenkarte in Luxemburg schon abgegeben und bei diesem Anlass ihr Interesse an diesen besonderen Zielen der Montanunion bekundet hätten. Lächelnd hat Herr Guyot beigefügt, es sei jedoch für den Kreditnehmer immer angenehm, wenn der Kreditgeber selbst zu ihm komme, statt dass er ihn aufsuchen müsse! (Wie bei dieser Reisläuferei an die Hingabe schweizerischen Kapitals an die Montanunion noch Bedingungen geknüpft werden sollen, ist schwer abzusehen!).

Da die Montanunion sehr am Funktionieren eines Zahlungsmechanismus, wie ihn die Zahlungsunion verwirklicht hat, interessiert ist, kann allenfalls doch damit gerechnet werden, dass sie in einem bestimmten Zeitpunkt und vielleicht über die Delegationen ihrer sechs Mitgliedstaaten doch versuchen wird, innerhalb der OECE sich für eine vernünftige Lösung der Zahlungsprobleme in der Zukunft einzusetzen.

Haurig

Anlage IIIA k t e n - N o t i z

über die Besprechung mit den HH:
Dr. Klaer und Hutter, Direktor und
stellvertretender Direktor der Trans-
portabteilung der Hohen Behörde der
Montanunion in Luxemburg vom 13. Juli
1953.

Von schweizerischer Seite ist anwesend der Unter-
zeichnete.

Ich danke nochmals sehr herzlich für den ausgezeichneten
Empfang, den meine Gesprächspartner den HH: Dr. Dirlewanger
von der SBB und Lenhard von der BLS am 30. Juni 1953 be-
reitet haben.

Die Herren Klaer und Hutter bestätigen, dass nach ihrer Auf-
fassung die Begründung dieser Zusammenarbeit mit der Schweiz auf
dem Transportgebiet einer Notwendigkeit entspricht und in ihrer
Art auch in Luxemburg als eine glückliche Lösung angesehen wird.
Dabei wird allerdings nochmals betont, dass diese Transportge-
spräche streng vertraulichen Charakter behalten müssen.

Ich verweise dann auf die schriftliche Zusammenfassung der
schweizerischen Experten über das Luxemburger Gespräch vom 30.
Juni 1953, dessen Richtigkeit mir von den Herren Klaer und Hutter
ausdrücklich bestätigt wird.

Vor allem legen sie Gewicht darauf, nochmals festzustellen,
dass die geplanten internationalen degressiven Bahntarife zwei-
fellos den Lebensnerv der Schweiz nicht berühren werden.

Darauf entwickelt sich eine Aussprache über das Problem der
Kanalisation der Mosel. Der Initiator wird offenbar im de Wendel
Konzern gesucht werden müssen. Es wird aber noch ein weiter Weg
zurückgelegt werden müssen, bis die Kanalisation der Mosel Wirk-
lichkeit wird. Die Herren Klaer und Hutter bestreiten, dass durch
die Kanalisation der Mosel mit der Weiterführung des entspre-
chenden Bahnverkehrs via Dijon und Modane und damit einer Umfah-
rung der Schweiz gerechnet werden müsse. Dies sei, wie mir schon
französische Gewährsleute erklärten, keineswegs zu erwarten. Die
Schweiz als Transitweg wird unbedingt bleiben. Zudem sei die Elek-
trifikation der Bahnstrecke/Dijon ^{nach} noch nicht vorgesehen.

Meine Gesprächspartner sehen den Hauptzweck der Kanalisation
der Mosel

1. in einer enormen Verbilligung
 - a) des Erzverkehrs von Lothringen nach der Ruhr,
 - b) des Koksverkehrs von der Ruhr nach Lothringen und
 - c) des Transportes der lothringischen siderurgischen Pro-
dukte nach den Nordseehäfen,

- 2 -

2. in der Tatsache, dass durch die zahlreichen Stauungen jährlich 750 Millionen kwh elektrischer Energie erzeugt werden können.

An der Kanalisation der Mosel zwischen Thionville bis Koblenz bestehe daher zweifellos ein erhebliches Interesse, wobei aber festzustellen sei, dass bei weitem noch nicht alle Auffassungen auf einen Nenner gebracht worden seien.

Jedenfalls aber habe die Schweiz durch eine allfällige Kanalisierung der Mosel keine Einbusse auf verkehrswirtschaftlichem Gebiete zu erwarten.

Zum Schlusse bildete noch das Rheinproblem den Gegenstand einer kurzen Auseinandersetzung. Ich betonte, dass eine beträchtliche Beunruhigung in der Schweiz schon deshalb bestehe, weil zweifellos der Art. 70 des Vertrages und der § 10 der Konvention Bestimmungen enthalten, die mit der Mannheimer Akte, welche die Freiheit der Rheinschiffahrt garantiert, in krassem Widerspruch stehen. Ich habe beigefügt, dass unsere Erfahrungen, namentlich etwa in der Rheinzentalkommission, aber auch in direkten Verhandlungen mit einzelnen Rheinuferstaaten, erheblich dazu beigetragen haben, unsere Bedenken gegen die Verkehrsbestimmungen der Montanunion, soweit sie auf die Rheinschiffahrt bezogen werden können, noch zu vertiefen. Auch die Rede des Herrn Franz Etzel, Vizepräsident der Hohen Behörde der Montanunion, anlässlich der 75-Jahrfeier des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen vom 27. Oktober 1952 war nicht besonders dazu angetan, unsere Bedenken zu zerstreuen. Herr Klaer hat darauf erwidert, dass er dafür durchaus Verständnis habe und mir bei diesem Anlass den von ihm verfassten und von Herrn Etzel gezeichneten Artikel "Rheinschiffahrt und Schuman-Plan" übergeben, der in der Zeitschrift "Stadt und Hafen", d.h. im amtlichen Verkündungsblatt der Stadt Duisburg am 5. April 1953 (4. Jahrgang, Heft 7) publiziert worden ist. Es ist nun in der Tat so, dass dieser Artikel weniger weit geht als die erste Rede des Herrn Etzel, wenn auch dieser Artikel nicht alle Bedenken zu zerstreuen vermag. (Beilage)

Herr Klaer hat denn auch darauf hingewiesen, dass die Rheinschiffahrt noch schwierige Probleme auch für die Montanunion aufwerfen wird.

Ich habe mir bei diesem Anlass erlaubt, darauf hinzuweisen, dass es für die Zerstreung unserer Bedenken nicht von Vorteil sei, wenn man sich in Luxemburg schon dann ungeduldig zeige, wenn wir uns gestatten, die Mannheimer Akte nur zu erwähnen.

In diesem Zusammenhang hat mich Herr Klaer, der durchaus versteht, welches Gewicht wir auf die Mannheimer Akte legen, auf Art. 87 des Vertrages der Montanunion aufmerksam gemacht, der wie folgt lautet:

"Die Hohen Vertragsschliessenden Teile übernehmen die Verpflichtung, sich nicht auf Verträge, Abkommen oder Erklärungen zu berufen, die zwischen ihnen bestehen, um einen Streitfall über die Auslegung oder Durchführung dieses Ver-

- 3 -

trages in anderer als in diesem Vertrag vorgesehener Weise zu regeln."

Daraus geht ebenfalls hervor, dass die Montanunionstaaten unter sich in Rheinschiffahrtsfragen immer dann nicht mehr auf die Mannheimer Akte berufen können, wenn es sich um Punkte handelt, die durch den Montanunionvertrag als geregelt angesehen werden können. Dagegen wird natürlich durch Artikel 87 das Vertragsverhältnis zwischen den Mitgliedern der Montanunion einerseits und den Drittländern andererseits nicht berührt; d.h. also, dass z.B. Frankreich der Schweiz gegenüber trotz Montanunionvertrag genau gleich wie vorher an die Mannheimer Akte gebunden bleibt.

Herr Dr. Klaer hat nicht umhin können festzustellen, dass es für ihn weniger wichtig sei, sich auf diesen oder jenen Vertrag zu berufen, als überhaupt vernünftige Lösungen zu verwirklichen. So sehr ich diesem Bestreben, angemessene Lösungen zu erzielen, beipflichtete, so sehr musste ich allerdings betonen, dass die Schweiz mit Bezug auf die Rheinschiffahrt unter allen Umständen an der Mannheimer Akte festhalten müsse.

Herr Klaer hat im Anschluss daran noch angefragt, weshalb die Schweiz schon vor Aufnahme der Tätigkeit der Hohen Behörde auf die rechtlichen Schwierigkeiten hingewiesen habe, die durch das Nebeneinander von Montanunionvertrag und Mannheimer Akte entstehen könnten. Ich habe nochmals darauf hingewiesen, dass wir eben die Unvereinbarkeit der beiden Vertragsinstrumente schon lange feststellen mussten und dass schon vor Einsetzung der Hohen Behörde die Schweiz z.B. in der Rheinzentalkommission deutlich zu spüren bekommen habe, dass hier eben Probleme bestehen. Sodann verwies ich nochmals auf die Duisburger Rede des Herrn Etzel von Ende Oktober, die, wie auch Herr Hutter nunmehr zugeben musste, Dinge enthält, welche jedem Rheinschiffahrtsinteressenten irgendwelcher Nationalität Schrecken einjagen konnte (on aurait pu croire que le Rhin serait vraiment desséché).

Herr Klaer hat darauf erklärt, dass die Hohe Behörde sich bis jetzt ebenfalls sehr gehütet habe, an das Rheinproblem heranzutreten. Er verwies dabei auf die Haltung der Transportabteilung der Hohen Behörde in der Frage der Wassertransporte der für die Schweiz bestimmten Ruhrkohle. "Dabei wäre allerdings noch zu untersuchen, ob auf dem Rhein heute wirklich alles so ganz im Sinne der Mannheimer Akte frei ist (private Konventionen usw.)". Auf dem Transportgebiet werde übrigens viel zu viel geredet und namentlich viel zu viel phantasiert.

(Anmerkung: Es wäre wohl sehr zweckmässig, wenn Herr Nationalrat Dr. Schaller in absehbarer Zeit einmal den Herren Klaer und Hutter einen Besuch abstatten würde.)

./.

Auch diese Unterredung wurde sehr herzlich geführt.

Abschliessend gaben die Herren Klaer und Hutter ihrer Freude darüber Ausdruck, unsere Transportexperten sowie Herrn Minister Bauer und den Unterzeichneten am 7. und 8. September in Bern zu treffen, um dannzumal die Gespräche speziell mit Bezug auf die Bahntransportfragen fortzusetzen.

Hauwiz

1 Beilage,
erwähnt.

Aus "Stadt und Hafen". Amtliches Verkündungsblatt der Stadt Duisburg.

Heft Nr. 7 vom 5. April 1953.

RHEINSCHIFFFAHRT UND SCHUMAN-PLAN

Von Franz E t z e l

Vizepräsident der Hohen Behörde der Montan-Union

In seinem Oberlauf bildet der Rhein die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland, in seinem Mündungsgebiet liegen die belgischen und niederländischen Nordseehäfen. Luxemburg erreicht die Rhein-Umschlag- und die Rhein-Mündungshäfen durch zahlreiche Eisenbahnlinien, und selbst das abseitsgelegene Italien bedient sich des Rheins in der Kohlenzufuhr, die es von der Ruhr rheinabwärts über den Seeweg erhält. Der Rhein als Wasserstrasse ist daher ein Bindeglied zwischen allen sechs Ländern der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

Etwa die Hälfte des Rheinschiffverkehrs sind Transporte von Kohle, Erz, Stahl und Eisen. Von der Gesamtleistung der Rheinschiffahrt innerhalb eines Durchschnittsjahres fallen demnach etwa 30 bis 35 Millionentonne Verkehrsgut in den Wirkungsbereich der Gemeinschaft. Berücksichtigt man ferner die Höhe der in der Rheinschiffahrt investierten Kapitalbeträge von über 2 Milliarden DM und die weiteren in den Hafenanlagen, in der Ausrüstung der Häfen und in den Strombauten im Schiffahrtsinteresse investierten Milliarden, sowie schliesslich die hohe Zahl der in der internationalen Rheinschiffahrt einschliesslich der Hafenanlagen und der Nebenbetriebe beschäftigten Menschen, so ergibt sich eine überragende Bedeutung der Rheinschiffahrt für das westeuropäische Wirtschaftsleben und im besonderen für die Transporte von Kohle und Stahl innerhalb der Gemeinschaft. Es ist daher klar, dass die Hohe Behörde und die Regierungen der Mitgliedstaaten bei allen Massnahmen und Entscheidungen, die der Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl auf dem Gebiet des Verkehrswesens vorsieht, auf die Existenz und die Lebensgrundlagen der Rheinschiffahrt Rücksicht zu nehmen haben und sich ihrer tätigen Mitarbeit bei der Verwirklichung des gemeinsamen Marktes auf dem Gebiete des Transportwesens bedienen müssen.

Bereits bei der 75-Jahrfeier des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg hatte ich Gelegenheit, die weitreichende Bedeutung der Bestimmungen des Vertragswerkes auf dem Gebiete des Verkehrs in seinen Umrissen herauszustellen. Inzwischen haben die praktischen Arbeiten begonnen. Der Sachverständigenausschuss für Transportwesen, dessen Errichtung § 10 der Konvention vorschreibt, hat im Oktober 1952 seine Arbeiten aufgenommen und das Ziel der sogenannten ersten Etappe - Prüfung diskriminierender

2/53/Vg/

Tarife im Sinne des Artikels 70 Absatz 2 des Vertrages - in einer Reihe von Arbeitssitzungen und innerhalb der ihm durch die Konvention gesetzten kurzen Frist von drei Monaten zu bewältigen versucht.

Die in den wichtigsten und flagrantesten Fällen von diesem Sachverständigenausschuss, in den alle an der Rheinschiffahrt interessierten Mitgliedstaaten anerkannte Schiffahrtsexperten entsandt haben, gefassten Beschlüsse zu Artikel 70 Absatz 2 des Vertrages sind inzwischen von der Hohen Behörde gebilligt worden, die unmittelbar darauf die Regierungen der Mitgliedstaaten ersucht hat, die entsprechenden Tarifänderungen zum 10. Februar 1953, d.h. zur Eröffnung des gemeinsamen Marktes für Kohle, durchzuführen.

Nachdem die Regierungen dem Ersuchen der Hohen Behörde entsprochen haben, kann der erste Abschnitt in der Verwirklichung der Vertragsbestimmungen auf dem Transportsektor in allen Fällen von Rang und Bedeutung mit einem realen Ergebnis als abgeschlossen angesehen werden. Dies verdient, festgehalten zu werden. Seit Jahren bemühen sich internationale Gremien von Rang, wie die Organisation for European Economic Cooperation (OEEC) und die Economic Commission for Europe (ECE), eine evolutionäre Fortbildung europäischer Transportprobleme vorzubereiten. Das theoretische Ergebnis dieser Studien kann als hervorragend bezeichnet werden, jedoch stellten sich bisher der praktischen Durchführung in den europäischen Staaten *unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. So zeigt sich, dass die Aufgabe nur von einer supranationalen Behörde mit Entscheidungsbefugnis gelöst werden konnte.

Die Tarifmassnahmen, die mit der Eröffnung des Gemeinsamen Marktes den internationalen und den Binnenverkehr der Mitgliedstaaten auf eine von Diskriminierungen der Verbraucher freie Linie ausgerichtet haben, betreffen fast ausschliesslich Eisenbahntarife für Kohle und Stahl. Dass Diskriminierungen im Sinne des Artikels 70 Absatz 2 des Vertrages hauptsächlich im Eisenbahnverkehr und fast überhaupt nicht im Verkehr der Schiffahrt festgestellt wurden, liegt nicht etwa an dem überragenden Transportanteil der Eisenbahnen im Kohlen- und Stahlverkehr der Gemeinschaft, sondern im wesentlichen daran, dass die Eisenbahngütertarifpolitik weitgehend den besonderen nationalwirtschaftlichen Interessen der Einzelstaaten angepasst war. Demgegenüber wird der internationale Rheinschiffahrtsverkehr auf einem im wesentlichen freien Markt durchgeführt, bei dem es keine künstlichen Praktiken in der Preisgestaltung geben konnte. Gewisse theoretisch mögliche Diskriminierungen auf dem Gebiete der staatlichen Abgabenpolitik und der Schlepplöhne auf den Kanälen berühren die Rheinschiffahrt weniger. Gleichwohl sind die bei den Eisenbahnen der Mitgliedstaaten festgestellten und in der Hauptsache beseitigten Diskriminierungen mittelbar für die Rheinschiffahrt von grösster Bedeutung. Zwar hat der historische Grundsatz, nach dem der Eisenbahngütertarif Masscharakter für die Preisbildung der übrigen Ver-

* gestellte

kehrsträger hat, im Verhältnis zwischen Schiene und Strasse weitgehend an Bedeutung verloren. Jedoch gilt der bestimmende Einfluss der Eisenbahngütertarife für die Höhe der Wasserfrachten nach wie vor. Da andererseits die Beseitigung einer Tarifiediskriminierung zwischen dem Binnenverkehr und dem internationalen Verkehr entweder durch Senkung des Tarifniveaus im internationalen Verkehr auf das des Binnenverkehrs oder umgekehrt durchgeführt werden kann und schliesslich drittens auch eine mittlere Festsetzung des Tarifniveaus für beide Verkehre möglich ist, muss die internationale Rheinschiffahrt ein Interesse daran haben, dass die Beseitigung der Diskriminierungen nicht grundsätzlich auf der Basis des niedrigsten Niveaus, d.h. zu ihren Lasten erfolgt. Die Hohe Behörde übersieht dieses besondere Interesse der Schifffahrt keineswegs. Man muss sich jedoch darüber klar sein, dass die Hohe Behörde im ersten Abschnitt der Untersuchungen nach § 10 der Konvention nicht in der Lage ist, im Zusammenhang mit der Beseitigung der Diskriminierung entscheidenden Einfluss auf die Koordinierung der Verkehrsträger zu nehmen. Die Tarifhoheit im Verkehr mit Kohle und Stahl innerhalb und zwischen den Mitgliedstaaten liegt nach Artikel 70 Absatz 5 des Vertrages mit Ausnahme der Subventionstarife nach wie vor bei den Mitgliedstaaten. Dies gilt besonders für Wettbewerbsmassnahmen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern oder verschiedenen Leitungswegen. Somit liegt die Verantwortung dafür, dass durch die Beseitigung der Diskriminierungen keine Störung im Verhältnis der Verkehrsträger untereinander herbeigeführt wird, zunächst nicht bei der Hohen Behörde, sondern bei den Regierungen der Mitgliedstaaten selbst.

Es zeigt sich somit, dass die Arbeiten des ersten Abschnitts nur eine - notwendig unvollkommene - Teilmassnahme der Arbeiten der Hohen Behörde auf dem Gebiet des Transportwesens sind, die erst durch den Abschluss des zweiten Abschnitts - Einführung direkter internationaler Tarife auf der Basis der Gesamtentfernung vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof - und des dritten Abschnitts - Harmonisierung der Beförderungsbedingungen und -bestimmungen zu einem homogenen Ganzen zusammengefügt werden können.

Es wäre verfrüht, nachdem die sehr schwerwiegenden Fragen des zweiten und dritten Abschnitts der Vorprüfung des Ausschusses von Transportsachverständigen vorbehalten sind, schon heute eine Prognose darüber abzugeben, wie die künftigen direkten Tarife der Eisenbahnen aussehen werden, und ob und welche nachteiligen Wirkungen sie auf den Verkehr der Rheinschiffahrt ausüben können. Aber es erscheint mit Rücksicht auf die hier und da geäusserten Befürchtungen der Rheinschiffahrt notwendig, darauf hinzuweisen, dass auch die Durchführung des zweiten Abschnittes nicht denkbar ist ohne eine vernünftige Lösung des dritten. Jene - die Harmonisierung - aber sieht eine "A b s t i m m u n g" der bei den beiden Hauptverkehrsträgern angewandten Beförderungsbedingungen vor (§ 10 Absatz 3 Nr. 3 der Konvention), soweit dies für das ordnungsgemässige Arbeiten des gemeinsamen

Marktes lebenswichtig ist, wird diese Abstimmung zwischen Schifffahrt und Eisenbahn eine der wichtigsten Aufgaben sein, die der Sachverständigenausschuss, die Hohe Behörde und die Regierungen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Transportwesens zu lösen haben.

Anlage IV

A k t e n n o t i z

über die Besprechungen in Luxemburg mit
Herrn T. Rollman, Direktor der Markt-
teilung der Hohen Behörde der Europäischen
Gemeinschaft für Kohle und Stahl, vom
13. und 14. Juli 1953.

Von schweizerischer Seite ist anwesend
der Unterzeichnete.

Herr Rollman war früher ein hoher Beamter der ARBED in Luxemburg, leistete dann hervorragende Vorarbeit für die Schaffung des Stahlkomitees bei der OECE und leitete längere Zeit die Stahlabteilung der Europäischen Wirtschaftskommission in Genf. Bald nach seiner Rückkehr nach Luxemburg wurde er als ausgezeichnete Kenner der europäischen Stahlfragen als Direktor an die Markt-Abteilung der Montanunion berufen.

1.) Eigentliche Stahlfragen:

a) Am Beispiel der für Eisenerze getroffenen Regelung, die unmittelbar auf die Anträge des Herrn Rollman zurückzuführen ist, erläutert der Genannte nachdrücklich die von ihm mit aller Entschiedenheit verfolgte freiheitliche Tendenz; er, Rollman sei immer ein Gegner aller künstlichen Lösungen gewesen. Deshalb habe er absolut darauf gedrungen, dass die Preise für Stahl und Eisenerze völlig frei werden.

Mit Bezug auf die Eisenerze seien hier enorme Schwierigkeiten zu überwinden gewesen, und zwar besonders in Frankreich. Dort seien die Preise der Eisenerze rund um franz. Fr. 200.- unter den Gestehungskosten verbindlich festgelegt gewesen. Da mindestens 85% der Erzgruben den siderurgischen Werken gehören, konnten diese bei der von ihnen in der genannten Weise gehandhabten Preispolitik in ihrer Buchhaltung entsprechende Gewinne ausweisen. Die französische Siderurgie verfügte demgemäss auch über billige Ausgangsprodukte. Die wenigen freien Erzgruben versuchten natürlich, sich beim Export vor allem nach Belgien zu erholen; die französischen siderurgischen Firmen stellten diesen Export aber ab. In ihrer raffinierten Politik gingen sie noch einen Schritt weiter, indem sie nämlich die an sie gebundenen Werke zwangen, nur das Allernotwendigste zu produzieren, wobei sie selbst möglichst viel bei den freien Gruben zu den niedrigsten festgelegten Preisen kauften. Dies war möglich, weil es ihnen gelungen war, den Export der freien Erzgruben abzustellen. Diese Situation war absolut ungerecht. Hier konnte nur ein freier Erzmarkt Remedur schaffen. Die Freiheit auf dem Erzmarkt hat sich denn auch im Rahmen der ganzen Gemeinschaft

- 2 -

bis jetzt durchaus bewährt.

b) Spezialstähle:

Herr Rollman weist darauf hin, dass hier noch recht schwierige besondere Probleme bestehen, die der Lösung bedürfen. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Anlage III zum Montanunion-Vertrag, worin dieses Gebiet rechtlich geregelt ist. Für die Edelmehle (aciers spéciaux) und die Kohlenstoff-Feinstähle (aciers fins au carbone), lit. a und b von Annexe III, ist die Frist für das Inkrafttreten des Gemeinsamen Marktes um ein Jahr, d.h. auf Beginn des Monats Mai 1954, hinausgeschoben worden. Für die übrigen Spezialstähle, die nicht unter die Begriffsbestimmung von a und b des Annexe III fallen, beträgt die Anpassungsfrist an den Gemeinsamen Markt sogar drei Jahre. Einen besonderen Fall stellen nach Herrn Rollman die "aciers fins" dar, d.h. Stähle, die unter lit. a, b & c von Annexe III nicht berücksichtigt sind und auch nicht gewöhnliche Stähle darstellen. Diese Sorten befinden sich mit Bezug auf die Vertragsinstrumente über die Montanunion in einem "no man's land". Auch für diese Waren müsste eine Formel gefunden werden. Für 98% dieser sog. "aciers fins" konnte, ohne dem Vertrag Gewalt anzutun, die Sache geregelt werden. Sie fallen heute zweifellos zu Recht unter die Jurisdiktion der Montanunion. Für 2% dieser Kategorie ist noch eine Lösung zu suchen.

c) Brüsseler Stahl-"Kartell":

Ich habe Herrn Rollman darauf aufmerksam gemacht, dass man wohl immer über diese in Brüssel unter den Produzenten gewisser Länder getroffene Regelung lese, dass es aber fast unmöglich sei, Näheres darüber zu erfahren.

Herr Rollman hat mir hierauf erklärt, dass effektiv am 19. März 1953 in Brüssel eine schriftliche Vereinbarung abgeschlossen und durch die Stahlproduzenten Belgiens, Frankreichs und Luxemburgs am genannten Tage unterzeichnet worden sei. Er hat mir auch ein Exemplar dieser Vereinbarung, die ihm als früherem leitenden Herrn der ARBED ohne weiteres ausgehändigt worden war, vorgewiesen.

Im wesentlichen enthält diese Vereinbarung eine verbindliche Festlegung der Exportpreise für Stahl nach Drittländern (im Sinne von Minimalpreisen). Nach Auffassung des Herrn Rollman sind diese Vereinbarungen auch die Produzenten Deutschlands und Hollands beigetreten, vielleicht auch diejenigen Italiens. Jedenfalls hat er mir eine Bestimmung des Vertrages vom 19. März vorgelesen, wonach festgelegt ist, dass die Produzenten der drei letztgenannten Länder auch zum Beitritt zu diesem Vertrag eingeladen werden sollen.

Formell enthält der Vertrag vom 19. März die eigentlichen Preise nicht, sondern verweist auf Preisfestsetzungen, die am Vortag, d.h. am 18. März, abgemacht worden sein sollen. Herr

./.

Rollman hält diese Preise auch bei Wahrnehmung der Interessen der Drittländer für absolut gerecht, d.h. für nicht übersetzt. Nach seiner Auffassung ist die ganze Brüsseler Vereinbarung durchaus begrüssenswert, weil sie auf einem sehr tragbaren Niveau stabile Stahlpreise für die Industrien der Drittländer sichert. Herr Rollman wird sich bei der Hohen Behörde dafür einsetzen, dass diese Brüsseler Vereinbarung bestehen bleiben könne.

d) Schrottprobleme:

Als am 10. Februar 1953 der Gemeinsame Markt für Kohle, Eisenerz und Schrott in Kraft treten sollte, bestand für Schrott eine sehr gespannte Lage. Es erwies sich, dass für die Union selbst gerade noch, allerdings knapp, genug Schrott vorhanden war.

Auch auf dem Schrottgebiet haben die Franzosen mit ihrer mehr als fragwürdigen Bewirtschaftung der Montanunion grosse Schwierigkeiten bereitet. Herr Rollman zitiert insbesondere Herrn Minister Louvel und seinen Spezialisten Denis. Mit dem Hinweis auf die grossen Schrottbedürfnisse der lothringischen Industrie, für welche diese Ware einen unentbehrlichen Rohstoff darstelle, machten die Franzosen nach einer Rundfrage der Montanunion einen derart unangemessenen Bedarf geltend, dass, wenn dieser unbesehen in die von Herrn Rollman ausgearbeiteten Zusammenstellungen aufgenommen worden wäre, man für das Jahr 1953 zu einem Gesamtdefizit an Schrott von 2 Millionen Tonnen gekommen wäre. Andererseits haben die Franzosen ihre Disponibilitäten viel zu niedrig eingesetzt.

Mit der Umkehr der Konjunktur auf dem Stahlmarkt trat auch beim Schrott eine wesentliche Entspannung ein. Herr Rollman verweist in diesen Zusammenhang auf Feststellungen, die an der Besprechung mit den Stahlverbrauchern vom 10. Juni 1953 gemacht wurden.

Anschliessend spricht sich Herr Rollman auch über die Stahlpreise aus. Auch hier stellt er einen Preisrückgang in Deutschland und leichte Preiserhöhungen in Belgien und Frankreich fest. Für das ganze Gebiet der Union hat Herr Rollman im Durchschnitt einen ganz leichten Preisrückgang von etwa 0,85% errechnet, wobei für einzelne Produkte gewisse Erhöhungen im gesamten zu verzeichnen sind. Es wäre aber noch zu früh, jetzt schon definitive Schlüsse über die Auswirkungen des Gemeinsamen Marktes auf die Gestaltung der Stahlpreise zu ziehen. Nach Herrn Rollman sind die Preise zurzeit noch zu hoch.

Zurückkehrend zur Schrottfrage stellt Herr Rollman fest, dass wegen des Rückganges der Stahlkonjunktur und der Stahlproduktion auch ein Rückgang in Schrottbedarf bemerkt werden konnte. In Belgien allein schätzt man den jährlichen Rückgang

des Schrottbedarfes heute auf 1 Million Tonnen.

Es fand also eine völlige Umkehr der Verhältnisse statt. Jetzt kommt der lange zurückgehaltene Schrott wieder zum Vorschein. Da man am 10. Februar die Lage nicht brüskieren wollte und durfte, wurden für den Schrott Höchstpreise festgelegt. Durch private Verständigung zwischen Verbrauchern und Verkäufern gelang es auch bestimmte Zonenpreise festzusetzen.

Besondere Erwähnung verdient auch der Fall Italiens. Dieses Land liegt in vielen Fragen und so auch in der Schrottfrage etwas abseits von der Montanunion. Sein Einfuhrbedarf aus Drittländern beträgt etwa 500'000 t. Italien kauft weiterhin auf Drittmärkten, wobei die Montanunion die gegenüber dem Maximalpreis in der Union anzulegenden Ueberpreise aus einer Preisausgleichskasse deckt. So allein konnte eine gewisse Ruhe im Schrottmarkt gesichert werden. Wenn Italien seinen Bedarf in der Montanunion hätte eindecken wollen, so hätte dies die sichernde Festlegung eines Höchstpreises unmöglich gemacht.

Heute, nachdem die Lage entspannt ist, schreien die Schrotthändler und klagen die Montanunion an, sie richte sie zu Grunde. Gewisse Schwierigkeiten sind für den Handel zweifellos entstanden, nachdem am 15. Juni 1953 ein Preisabschlag von 3 % eingetreten ist.

Herr Rollman erklärt aufs bestimmteste, dass in gleicher Weise, wie dies für Eisenerze und Stahl schon geschehen sei, nun mit der Zeit auch auf dem Schrottgebiet völlige Freiheit geschaffen werden soll. Dieses Problem wird nach der Ferienzeit in Angriff zu nehmen sein. Freiheit der Schrottpreise wird aber nur möglich sein, wenn die Montanunion das Recht behält, jederzeit Höchstpreise festzulegen. Nur wenn sie mit dieser Drohung auftreten kann, wird sie im Stande sein, die Schrotthändler im Zaume zu halten.

Bezüglich des Schrottbedarfes der Union stellt Herr Rollman abschliessend folgende Bilanz auf (unter Aufteilung auf die drei üblichen Kategorien von Schrott):

a) Chutes d'usine	10 Millionen Tonnen
b) Sammelschrott aus verarbeitenden Industrien, us., ca.	11,5 " "
c) Einfuhr aus Drittländern (vor allem durch Italien) ca.	0,5 " "
Totalbedarf der Montanunionländer rund	<u>22 Millionen Tonnen.</u>

Für den heutigen Moment kann also der Schrottmarkt als gesättigt angesehen werden; die Verhältnisse können sich aber sehr rasch ändern.

2.) Allgemeine Bemerkungen:

Herr Rollman äussert sich unter diesem Titel vor allem zum Verhältnis der Montanunion zu England. Auch nach seiner Auffassung bildet diese Frage einen der wichtigsten, wenn überhaupt nicht den wichtigsten Gegenstand der Aufgaben der Montanunion in der unmittelbaren Zukunft. Heute ist zweifellos England selbst beunruhigt über die gerade auf dem Gebiet der Investitionen mögliche Entwicklung. So kommt es denn nicht von ungefähr, dass Lord Layton in Strassburg kürzlich sehr eindringlich zu diesem Thema gesprochen hat. Lord Layton gab dabei seiner Besorgnis Ausdruck, dass die Montanunion allenfalls einseitig an die Verwirklichung von Investitionsprogrammen herantreten könnte ohne Rücksichtnahme auf England. Dies könnte für England sehr gefährlich werden. Eine Rücksichtnahme auf England dränge sich aber nach Auffassung von Lord Layton auf, weil England ebensoviel Kohle produziere wie die ganze Montanunion und mindestens halb soviel Stahl. Es sei deshalb unerlässlich, dass die Montanunion gerade in ihrer Investitionspolitik auf England Rücksicht nehme. Diese Pläne müssten auf England abgestimmt werden. England hat nach Herrn Rollman (aber auch nach Herrn Dehnen, mit dem ich diese Frage sehr einlässlich besprochen habe, grosse Befürchtungen, dass es Herrn Monnet doch gelingen könnte, den Finanzmarkt in den USA zu Gunsten der Montanunion abzugrasen, so dass dann nichts Wesentliches mehr für England übrig bliebe.

Es ist daher nicht zu verwundern, dass bei der Montanunion allgemein - und auch Herr Rollman macht hier keine Ausnahme - die Ansicht vertreten wird, schon aus diesem Grunde könnte Grossbritannien sich bereit finden, in gewisse Vereinbarungen mit der Union einzutreten.

Die Gewährsleute bei der Montanunion sind sich aber darüber im Klaren, dass eine Intensivierung der Verbindungen mit England nur noch in Form ganz präziser Vereinbarungen möglich wäre, wobei die Engländer ganz bestimmte Verpflichtungen zu übernehmen hätten.

Herr Rollman verweist seinerseits auf die künstliche Tiefhaltung der Inlandpreise in England für Kohle, Erze und Schrott. Die englischen Höchstpreise für Schrott betragen nur 1/4 des Schrotthöchstpreises in der Montanunion. Alle diese Voraussetzungen ermöglichen natürlich auch eine sehr tiefe Ansetzung des Stahlpreises durch die englische Produktion, ganz abgesehen davon, dass der englische Inlandstahlpreis gegenüber dem englischen Exportstahlpreis auch noch künstlich manipuliert wird. Aus allem dem ergibt sich in England ein Stahlpreis, der ganz bedeutend unter den Stahlpreisen liegt, wie sie sich heute auf dem Gemeinsamen Markt der Montanunion herausgebildet haben. Darin liegen natürlich grosse Vorteile für die weiterverarbeitenden Industrien in England. Darin liegt auch der Trumpf der Engländer für ihre Verhandlungen mit der

- 6 -

Montanunion. Andererseits glaubt aber die Montanunion heute auch Trümpfe in der Hand zu haben, und zwar vor allem auf dem Gebiete der Investitionspolitik. Irgend ein Ausgleich wird hier eines Tages in Form einer Vereinbarung getroffen werden müssen.

Auch diese Unterredung hat in jeder Beziehung einen sehr freundschaftlichen Verlauf genommen. Herr Rollman hat sich in der lebenswürdigsten Weise bereit erklärt, mir jederzeit in einlässlichster Weise Aufschluss über die Geschehnisse auf dem Stahlsektor im Schosse der Montanunion zu erteilen und schweizerische Wünsche entgegenzunehmen.

Hausman

Anlage V

A k t e n n o t i z

über die Besprechung in Luxemburg mit
Herrn F. Vinck, Direktor der Markt-
teilung der Hohen Behörde der Europäischen
Gemeinschaft für Kohle und Stahl, vom
13. Juli 1953.

Von schweizerischer Seite ist anwesend
der Unterzeichnete.

Diese Unterredung hat sich vor allem auf Kohlenfragen
bezogen. Es konnte mit Herrn Vinck Uebereinstimmung in
folgenden Punkten erzielt werden:

- 1.) Die Tätigkeit des Kohlenkomitees der OECE in Paris und
des Kohlenkomitees der ECE in Genf auf dem Gebiete der
Kohlenzuteilungen ist nicht aufzuheben, sondern im Gegen-
teil weiterzuführen. Man kann aber diese Zuteilungstätig-
keit unter den heutigen Verhältnissen ganz wesentlich
vereinfachen.
- 2.) Die Gespräche über die Art der Vereinfachung des gegen-
wärtigen Zuteilungssystems werden am 20. August 1953 in
Paris anlässlich der nächsten Sitzung des Kohlenkomitees
der OECE und seines Verteilungsausschusses weitergeführt
werden. Bei diesem Anlass wird sich auch die Möglichkeit
ergeben, darüber zu sprechen, in welcher Weise der Be-
schluss des Rates der OECE vom 7. Februar 1953, wonach der
frühere OECE-Ratsbeschluss vom 26. Februar 1951 betref-
fend die "répartition équitable" auf dem Kohlensektor in
Kraft bleibt, zur Anwendung gelangen soll. Am 7. Februar
1953 wurde ebenfalls beschlossen, dass der Verteilungs-
ausschuss des Kohlenkomitees der OECE mit der Hohen Behör-
de eine Regelung finden solle über die künftigen An-
wendungsmodalitäten des vorerwähnten Ratsbeschlusses vom
26. Februar 1951. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass es
wohl richtig sein wird, auf diesem Gebiet sehr behutsam
vorzugehen. Wichtig ist für die Drittländer - und dies
ist auch die Ansicht des Herrn Vinck -, dass die Kohlen-
verteilungstätigkeit bei der OECE und bei der ECE prin-
zipiell auch in Zukunft aufrecht erhalten bleibt.

Herr Vinck hat mir erneut erklärt, dass, wenn das
Verteilungssystem in Paris verschwinden würde, er sofort
einen neuen Verteilungsapparat für die Kohlen in Luxem-
burg aufbauen würde, und zwar selbstverständlich dann
ausschliesslich im Rahmen der Möglichkeiten des berühmten
Art. 59 des Montanunion-Vertrages. Herr Vinck wird mich
aber in Paris darin unterstützen, dass dort die Verteilungs-
tätigkeit fortgeführt wird. (Dabei ist für ihn nicht

./.

- 2 -

zuletzt auch massgebend ein in etwas brüsker Form durch die deutsche Delegation im Mai in Paris vorgebrachter Antrag auf völlige Sistierung des Pariser Kohlenzuteilungssystems. Nach Herrn Vinck kann es nicht Sache des heute grössten Kohlenexportlandes sein, derartige Anträge zu stellen. Diese müssten schon von Konsumentenseite kommen).

- 3.) Sogar in der Motivierung dieser Stellungnahme konnte zwischen Herrn Vinck und mir völlige Uebereinstimmung erreicht werden. Die Hauptgründe für die Fortsetzung einer, wenn auch vereinfachten, Kohlenzuteilung in Paris sind die folgenden:
- a) Psychologische Momente: Es wird sicher unter einem Zuteilungssystem etwas mehr gekauft als ohne ein solches System, was angesichts der heutigen Uebersättigung des Marktes nicht ganz unwichtig ist. Dazu kommt, dass man das Pariser Forum unbedingt auf den Kohlensektor weiterbestehen lassen muss, damit die Drittländer neben Luxemburg, wo sie rein bilateral vorgehen müssen, ein zweites Forum behalten, wo sie in Gegenwart eines grossen Kreises von Ländern multilateral ihren Standpunkt vertreten und verhandeln können.
 - b) Es kann nicht Sache eines der grössten Exportländer sein, Anträge auf Aufhebung von Verteilungsmassnahmen zu stellen.
- 4.) Die Geschehnisse im Sommer 1950 vor und nach Korea haben gezeigt, dass der Wiederaufbau einer internationalen Verteilungsapparatur äusserst heikel ist. Herr Vinck und ich sind uns einig darüber, dass eine solche wirklich spielende Apparatur kürzestens in drei Quartalen auf die Beine gestellt werden könnte.
- 5.) Politische Erwägungen: Die politische Lage ist viel zu un-
abgeklärt, als dass eine gut eingespielte Zusammenarbeit, wie diejenige in den Kohlenkomitees von Paris und Genf überstürzt liquidiert werden könnte.

Herr Vinck hat das vorliegende Problem ^{mit den Deutschen} in Luxemburg bereits vorbesprochen. Die deutsche Regierung wird demnach in Paris nur noch den Antrag stellen auf Vereinfachung der bisherigen Verteilungsprozedur.

Auch diese Unterredung verlief herzlich und freundschaftlich.

H. Amint

Anlage VI

A k t e n n o t i z

über die Besprechung in Luxemburg mit Herrn H. Dehnen, Generaldirektor der Marktabteilung der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, vom 14. Juli 1953.

Von schweizerischer Seite ist anwesend der Unterzeichnete.

I. Spezifische Kohlenprobleme:1.) Zuteilungssystem für Kohle in Paris und Genf:

Auch Herr Dehnen ist der gleichen Auffassung wie Herr Vinck (vgl. Anlage V). Das bisherige System darf nicht abgeschafft werden. Das Kohlenkomitee der OECE muss sogar leistungsfähiger gemacht werden. Ueber einzelne Aspekte der gegenwärtigen Kohlenzuteilungsgrundlagen wird noch zu reden sein.

2.) Frage der Kohlenpreise:

Allenfalls wird auf den Beschluss der Hohen Behörde, wonach diese für den Kohlensektor Höchstpreise festgesetzt hat, zurückgekommen werden müssen. Die Marktabteilung der Hohen Behörde wird diese Frage nach den Sommerferien nochmals prüfen.

In diesem Zusammenhang bestätigt Herr Dehnen meine Angaben, wonach für bestimmte Sorten die westeuropäischen Kohlen, z.B. franko Basel, etwas teurer zu stehen kommen als die gleichen Sorten der Provenienz USA. Herr Dehnen selbst hat z. B. für cif Hamburg einen Preisunterschied pro Tonne von ca. DM. 11.- zu Gunsten der USA-Kohlen ausgerechnet. Er fügte bei, dass die Diskrepanz in Italien noch grösser sei; dort sei verschiedenorts die USA-Kohle pro Tonne bis zu DM. 20.- billiger als die deutsche Kohle.

3.) Plan des Sekretariates der OECE für die Schaffung einer internationalen Regelung des Problems der Kohlenlager, insbesondere im Hinblick auf eine Stabilisierung des Marktes:

Herr Dehnen betrachtet dieses Problem als eine wirklichkeitsferne Utopie, der eine ganze Reihe von Unsicherheitsfaktoren innewohnen. Das Ganze würde zu einem durchaus unerwünschten Dirigismus führen. Er hat kürzlich einer Delegation des Sekretariates der OECE bereits sehr deutlich erklärt, dass eine Verwirklichung solcher dirigistischer Pläne nicht in Frage kommen könne.

- 2 -

4.) Kohlenstreit zwischen England und Frankreich:

Bekanntlich hat Frankreich vor einiger Zeit sich unter Vorschützung von Devisengründen gegen die Einfuhr englischer Kohle gewandt und diese sogar abgestopt, gleichzeitig aber belgische Kohle in erheblichen Mengen gekauft. Dies erzeugte in England viel böses Blut. In der Tat ist auch klar, dass Frankreich hier gegen wichtige Vertragsbestimmungen gehandelt hat. Gemäss Art. 74 des Montanunion-Vertrages kann eine Wiedereinführung mengenmässiger Beschränkungen nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen erfolgen, wozu u.a. namentlich ein vorgängig eingeholter "avis conforme du Conseil des ministres" gehört. Herr Dehnen erklärte, dass es ganz ausgeschlossen sei, diese Voraussetzungen zu erfüllen.

In diesem Zusammenhang wurde auch teilweise in Gegenwart eines Mitgliedes der englischen Delegation bei der Montanunion (Mr. Derek Ezra) das Programm des Kaufes von Hausbrandkohle seitens England auf dem Kontinent erörtert. Ohne diese schwerwiegende Tatsache in ihrer Bedeutung, namentlich auch in psychologischer Hinsicht, verteidigen zu wollen, bemühte sich der englische Delegierte zu betonen, dass Grossbritannien ohne Kohlenkäufe im Ausland auskommen könnte, wenn es gleichzeitig seine Kohlenexporte herabsetzen würde, was es aber aus Devisen- und handelspolitischen Gründen im allgemeinen nicht wünsche.

5.) Belgisches Kohlenproblem:

Ich habe den Anlass benützt, Herrn Dehnen erneut auf die Unangemessenheit der belgischen ^{Hausbrand-}Kohlenpreise hinzuweisen. Herr Dehnen hat hervorgehoben, dass die Hohe Behörde auf Grund ihrer bisherigen Entscheide keine Interventionsmöglichkeiten besitze, dass er sich aber weiterhin bemühen werde, die zuständigen belgischen Stellen zu ersuchen, Vernunft anzunehmen, unsomehr als sie ständig bei der Hohen Behörde wegen des Anwachsens der belgischen Haldenbestände vorstellig werden.

6.) Kartellfragen auf dem Kohlengebiet:

Herr Dehnen vertritt die Auffassung, dass im Gegensatz zum Stahlsektor (Vereinbarung vom 19. März 1953) auf dem Kohlengebiet bis jetzt keine kartellistischen Absprachen getroffen worden sind.

II. Grundsätzliche Fragen:

Auch Herr Dehnen ist der Auffassung, dass sich die Hohe Behörde in der nächsten Zukunft vornehmlich mit Grundfragen befassen werde, namentlich dem Ausbau und der Vertiefung der Zusammenarbeit mit England, den Investitionsproblemen und den Kartellfragen.

./.

- 3 -

1.) Herr Dehnen hat sich ganz besonders noch zur Kartell-frage geäußert. Dabei hat er mir Einblick in die Briefe gegeben, welche die Hohe Behörde dieser Tage an die nachstehend aufgeführten Organisationen gesandt hat:

1. Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle GmbH. (GEORG)
2. Die sechs Ruhrkohlenverkaufsgesellschaften mit beschränkter Haftung; nämlich:
 - "Geitling"
 - "Angelika"
 - "Finefrau"
 - "Sonnenschein"
 - "Mausegatt"
 - "Präsident"
3. Die Oberrheinische Kohlenunion (OKU)
4. Das Wirtschaftsministerium im Haag in Sachen Kijkskohlenbureau
5. Die Sybelac in Brüssel (Verkaufsorganisation für Eisen)
6. Cobechar in Brüssel (wichtige belgische Kohlenorganisation)
7. ATIC, Paris (Association technique pour importation du charbon)
8. Consorzio Nazionale Approvvigionamento Materie Prime per Fonderie Ghisa "CAMFOND", Milano.
9. Comptoir de vente de minerai de fer de l'Est de la France, Paris
10. Comptoir français des produits sidérurgiques, Paris
11. Société commerciale de fonte, Paris.

Unter Berufung auf Art. 47 und 63, § 3 des Montanunion-Vertrages werden die vorstehenden Organisationen, bzw. Firmen, zur Hauptsache um Angaben ersucht über

- Zweck der betreffenden Organisation bzw. Firma,
- rechtlicher Aufbau der Organisation bzw. Firma
- direkte Aufgaben
- Stellung der Mitglieder der leitenden Organe (auch in anderen Organisationen gleicher oder verwandter Wirtschaftssektoren)
- besondere Angaben über Verteilungsaufgaben, Stellung im Markt und zwar im Inland und im Export.

./.

- 4 -

- Mitwirkung bei der Behandlung von Preisfragen
- rechtliche und strukturelle Verbindungen mit andern Organisationen, usw. usw.

In diesen seitenlangen Briefen werden unglaublich detaillierte Angaben verlangt.

Herr Dehnen hat mir vertraulich mitgeteilt, dass namentlich Herr Monnet und er selbst sich sehr energisch gegen das Einverlangen solcher detaillierter Angaben gewandt hätten, und zwar, weil sie sich folgendes sagten: "Man wird uns zwar vielleicht nicht anlügen, aber man wird uns doch Vieles verschweigen." Herr Monnet und Herr Dehnen waren für die Anwendung einer mehr mündlichen Methode. Merkwürdigerweise sollen sich in der Hohen Behörde vor allem die Herren Spierenburg, Daum & Wehrer für die sofortige energische Anhandnahme der Kartellfragen ausgesprochen haben. Herr Spierenburg soll sich sogar dahin geäußert haben, er werde seinen Rücktritt als Mitglied der Hohen Behörde erklären, wenn das Kartellproblem nicht mit grösster Beschleunigung untersucht werde.

Herr Dehnen hat jedenfalls am Schlusse der Aussprache über dieses Problem nochmals die Fragwürdigkeit des ganzen Unterfangens unterstrichen und ein Bekenntnis für freie privatrechtliche Grundsätze abgelegt. Dabei hat er allerdings nicht verschwiegen, dass die deutsche Kohlenwirtschaft beim Aufbau des GEORG möglichst ungeschickt vorgegangen sei. Statt die sechs Ruhrkohlenverkaufsgesellschaften unter sich und im Verhältnis zum GEORG personell möglichst unabhängig zu gestalten, sei auch hier wiederum alles verschachtelt worden, was natürlich allseits Misstrauen erweckt habe. Man könne sich heute zu Recht sagen, dass alles gleich geblieben sei wie unter dem aufgelösten DKV, bzw. dem schon längst liquidierten Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat. Man habe deutscherseits allzusehr eine Methode gewählt, bei der nur die Namen gewechselt worden seien.

2.) Steuerstreit zwischen Frankreich und Deutschland:

Herr Dehnen ist trotz seiner deutschen Nationalität der Auffassung, dass der Entscheid der Hohen Behörde in dieser Frage richtig sei. Er betrachtet daher die Stellungnahme des Herrn Etzel als voreilig und objektiv nicht gerechtfertigt. Nach Auffassung des Herrn Dehnen kann man nicht eine Ware mit Steuern belasten, die in einem Lande gelten, wo die Ware gar nicht verbraucht wird. Nach seiner Ansicht ist es durchaus richtig, eine Ware nur mit den Umsatzsteuern zu belasten, die im Käufer- bzw. Konsumlande gelten.

./.

3.) Frage der Stahlpreise:

Auch Herr Dehnen vertritt die Meinung, dass die Nicht-einmischung der Hohen Behörde in das Gebiet der Stahlpreisfestsetzung richtig war. Die deutsche Regierung verspricht sich von dieser Preispolitik eine weitere Herabsetzung der Stahlpreise, woran die deutsche Wirtschaft in ihrer Gesamtheit stark interessiert ist.

Es sind in diesem Gespräch mit Herrn Dehnen noch eine ganze Reihe technischer Einzelfragen behandelt worden, auf die jedoch hier nicht eingetreten werden kann.

Herr Dehnen hat am Schlusse dieser ebenfalls sehr freundschaftlichen Aussprache namentlich betont, dass weitere derartige Zusammenkünfte auch für die Hohe Behörde von Nutzen sein können. Er hat sich auch bereit erklärt, uns weiterhin mündlich, telephonisch und schriftlich in allen uns interessierenden Fragen auf dem laufenden zu halten und jederzeit Anregungen entgegenzunehmen.

Rausch