

**7439****Erster Bericht**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die auf Grund des Bundesgesetzes über die wirtschaftliche  
Kriegsvorsorge getroffenen Massnahmen**

(Vom 28. Juni 1957)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen über die Massnahmen Bericht zu erstatten, die wir bis heute auf Grund der Artikel 17 und 18 des Bundesgesetzes vom 30. September 1950 über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge ergriffen haben.

**1. Bundesratsbeschluss vom 16. November 1956 betreffend Sonntagsfahrverbot  
und andere Sparmassnahmen im Verbrauch flüssiger Treibstoffe (AS 1956, 1273)**

Die Verschärfung der Suezkrise und der Beginn von Kriegshandlungen im Nahen Osten führten anfangs November zur Blockierung des Suezkanals und zur Zerstörung einzelner Pipelines, so dass die normale Zufuhr von flüssigen Treib- und Brennstoffen ernstlich gestört wurde. Dies wirkte sich für unser Land zwar nicht unmittelbar in einem Rückgang der Importe aus, da uns die ausländischen Raffinerien noch im bisherigen Umfang beliefern konnten. Im Hinblick auf die zu erwartenden Versorgungsschwierigkeiten setzte jedoch eine ausserordentlich starke Nachfrage nach flüssigen Treib- und Brennstoffen ein. Bei den Treibstoffen waren schwere Marktstörungen zu befürchten, da vorauszu sehen war, dass die Tankstellen der Nachfrage nicht zu genügen vermöchten. Aus diesem Grunde war eine sofort wirksame Massnahme zur Drosselung der Nachfrage unerlässlich. Gleichzeitig musste einer Empfehlung der Europäischen Organisation der wirtschaftlichen Zusammenarbeit (OECE) betreffend die Einsparung von Erdölprodukten Rechnung getragen werden, dies vor allem deshalb, weil bei längerer Dauer der Zufuhrschwierigkeiten nur wenige zusätzliche Bezugsmöglichkeiten ausser denjenigen im Rahmen der OECE bestanden hätten.

Dodis



Aus diesen Gründen haben wir am 16. November 1956 den Beschluss betreffend Sonntagsfahrverbot und andere Sparmassnahmen im Verbrauch flüssiger Treibstoffe (AS 1956, 1273) (Beil. 1) gefasst, der schon auf Samstag, den 17. November 1956 in Kraft gesetzt wurde. Das Sonntagsfahrverbot, das mit diesem Erlass angeordnet wurde, war die einzige in Betracht fallende Massnahme, die sofort die notwendige Verbrauchseinschränkung von ca. 10–20 Prozent bewirkte. Die übrigen Vorkehren bestanden in Sparmassnahmen der fahrplanmässigen Betriebe (PTT und konzessionierte Autotransportunternehmen) und der Armee sowie im Verbot der Abgabe von Treibstoffen in zusätzlichen Gebinden. Ferner richtete die Eidgenössische Oberzolldirektion an das Abfertigungspersonal der Strassenzollämter eine Weisung, wonach ausländische Automobilisten lediglich die gleiche Menge Treibstoff ausführen durften, die sie bei der Einreise im Tank des Fahrzeuges mitgebracht hatten.

Das Sonntagsfahrverbot, das eine einschneidende Massnahme darstellte, konnte im grossen und ganzen ohne besondere Schwierigkeiten durchgeführt werden, namentlich auch deshalb, weil die Massnahme von der Bevölkerung mit viel Verständnis aufgenommen wurde.

## **2. Bundesratsbeschluss vom 10. Dezember 1956 über Einschränkungen im Verbrauch flüssiger Treibstoffe (AS 1956, 1480)**

Das Sonntagsfahrverbot war von vorneherein als vorübergehende Massnahme gedacht. Da jedoch die Versorgungsschwierigkeiten andauerten, haben wir durch den Beschluss vom 10. Dezember 1956 über Einschränkungen im Verbrauch flüssiger Treibstoffe (AS 1956, 1480) (Beil. 2) eine andere Regelung getroffen. Das Sonntagsfahrverbot wurde mit Wirkung ab 15. Dezember 1956 durch eine behördliche Kontingentierung in dem Sinne ersetzt, dass die Importeure flüssiger Treibstoffe ihre Abnehmer nur in dem vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement festgesetzten und der jeweiligen Versorgungslage angepassten Ausmass – ursprünglich im Monat höchstens 10 Prozent der freien Vorräte zuzüglich die laufenden Ankünfte – beliefern durften. Gleichzeitig erging ein Appell an die Motorfahrzeughalter, ihren Treibstoffverbrauch freiwillig zu verringern. Die Bestimmungen betreffend die Abgabe von Treibstoffen in besonderen Gebinden und über Sparmassnahmen der Armee und der fahrplanmässigen Betriebe wurden mit einigen Änderungen auch in den neuen Beschluss aufgenommen. Da es den Importeuren gelang, ausserhalb der üblichen Lieferprogramme zusätzliche Käufe zu tätigen, konnte die behördliche Kontingentierung allmählich gelockert werden, desgleichen oben erwähnte Weisungen der Eidgenössischen Oberzolldirektion über die Ausfuhr von Benzin. Ausserdem haben wir mit unserem Beschluss vom 8. Februar 1957 betreffend Änderung des Bundesratsbeschlusses über Einschränkungen im Verbrauch flüssiger Treibstoffe (AS 1957, 140) (Beil. 3) das Verbot der Abgabe von Treibstoffen in besonderen Gebinden aufgehoben. In den folgenden Wochen normalisierte sich die

Versorgung mit flüssigen Treib- und Brennstoffen vollständig, so dass wir mit Beschluss vom 12. April 1957 den Bundesratsbeschluss vom 10. Dezember 1956 mit sofortiger Wirkung im vollen Umfang aufheben konnten (AS 1957, 324) (Beil. 4).

\* \* \*

Wenn sich die behördlichen Massnahmen auf die beiden erwähnten Beschlüsse beschränken konnten, so ist dies vor allem auch dem Umstand zu verdanken, dass die Privatwirtschaft von sich aus verschiedene Vorkehren getroffen hat, um die Versorgung des Landes sicherzustellen und untragbaren Störungen des Marktes entgegenzuwirken. Hierher gehören u. a. die von der «Carbura», Schweizerische Zentralstelle für die Einfuhr flüssiger Treib- und Brennstoffe» getätigten Gemeinschaftskäufe, auf die bei dieser Gelegenheit näher eingetreten werden soll:

Als im vergangenen November die Schifffahrt durch den Suezkanal unterbrochen wurde, unternahm die OECE in Paris unverzüglich Schritte zur Sicherstellung der Versorgung Europas mit Erdölprodukten. Der europäische Bedarf an flüssigen Treib- und Brennstoffen beträgt aber rund 150 Millionen Tonnen im Jahr, von denen unter normalen Umständen rund 60 Millionen durch den Suezkanal und 40 Millionen durch Pipelines zum Mittelmeer befördert werden. Es lag deshalb von Anfang an auf der Hand, dass es nicht möglich sein würde, den Importausfall aus dem Fernen und dem Mittleren Osten durch Lieferungen aus Ländern der westlichen Hemisphäre wettzumachen.

In der Schweiz, die normalerweise sogar 90 Prozent der flüssigen Treib- und Brennstoffe aus östlichen Produktionsgebieten bezieht, lagen die Verhältnisse insofern günstig, als im Herbst 1956 die Tankanlagen sowohl der Importeure als auch der Verbraucher nahezu aufgefüllt waren. Ohne laufenden Nachschub hätten diese Vorräte aber zur Deckung des Winterbedarfes nicht ausgereicht. Angesichts dieser Tatsache und der sehr unsichern Versorgungslage beschloss der Vorstand der «Carbura» nach Rücksprache mit dem Delegierten für wirtschaftliche Kriegsvorsorge, über das Einfuhrprogramm der einzelnen Importeure hinaus Gemeinschaftskäufe zu tätigen, an denen alle Mitglieder der «Carbura» quotenmässig beteiligt sein sollten. Dabei stützte er sich auf eine Bestimmung der Statuten der genannten Organisation, wonach diese unter anderem die Durchführung vorsorglicher Massnahmen in Zeiten gestörter Zufuhren zum Zwecke hat.

Sobald der notwendige Tankraum gechartert war, wurden folgende Waren gekauft:

Benzin . . . . .	60 892 Tonnen
Dieseltreibstoff . . . . .	13 800 Tonnen
Heizöl . . . . .	56 753 Tonnen

Um diese Mengen ausserhalb der von der OEEC vorgesehenen Zuteilungen sofort eindecken zu können, mussten infolge der angestiegenen Seefrachten Preise bezahlt werden, die um 25–30 Prozent über denjenigen vor Ausbruch des Suezkonfliktes lagen.

Die gemeinschaftlich von der «Carbura» importierten Produkte wurden nicht zum effektiven Einstandspreis an die einzelnen Mitglieder abgegeben, sondern zu einem Durchschnittspreis, der nicht die vollen seit Ausbruch des Suezkonfliktes eingetretenen Frachterhöhungen enthielt. Damit konnte eine allgemeine Anpassung des Preisniveaus an die hohen Preise der Sonderkäufe verhindert werden, und es wurden nicht sofort die gesamten Mehrkosten auf den Verbraucher überwält. Zur Deckung der Differenz von mutmasslich 12214107 Franken zwischen dem Einstandspreis der Gemeinschaftskäufe und dem Abgabepreis an die Importeure beschloss der Vorstand der «Carbura», mit Wirkung ab 5. Dezember 1956 pro importierte und verzollte Tonne der betreffenden Produkte einen Kostensatz «Gemeinschaftskäufe» zu erheben, und zwar

	Fr.	
für Benzin . . . . .	20.—	(= 1,5 Rappen pro Liter)
für Dieseltreibstoff . . . . .	6.—	(= 0,5 Rappen pro Liter)
für Heizöl . . . . .	6.—	

Der erwähnte Kostensatz auf Benzin wurde mit Wirkung ab 8. Mai 1957 aufgehoben, derjenige auf Dieseltreibstoff dagegen muss noch bis Ende des laufenden Jahres erhoben werden, da erst dann die nötigen Mittel zur Deckung der erwähnten Preisdifferenz vorhanden sein werden. Der Kostensatz auf Heizöl wurde auf den 1. April 1957 von 6 Franken auf 50 Rappen gesenkt und wird je nach der Entwicklung des Importes in dieser bescheidenen Höhe, die den Konsumentenpreis kaum beeinflussen dürfte, noch längere Zeit beibehalten werden müssen.

Die Befürchtungen, welche zur Durchführung der Gemeinschaftskäufe führten, haben sich in der Folge glücklicherweise nicht verwirklicht; trotzdem muss auch rückblickend anerkannt werden, dass diese Käufe angezeigt waren, haben sie doch ganz wesentlich dazu beigetragen, dass sich eine Rationierung des Benzins vermeiden liess.

Auf dem Gebiete der flüssigen Treib- und Brennstoffe besteht normalerweise ein lebhafter Konkurrenzkampf, der die Preise bestimmt. Während des Suezkonfliktes war dieser Preisbildungsfaktor weitgehend ausgeschaltet. Infolgedessen wurde in den Monaten November und Dezember eine allgemeine Erhöhung der Preise für Benzin, Dieselöl und Heizöl ausgelöst. Seither ist eine Rückbildung eingetreten. Die Preise für Benzin entsprechen wieder vollständig, diejenigen für Dieselöl nahezu dem Stand vor dem 6. November 1955. Lediglich beim Heizöl hat die weltmarktbedingte Entwicklung bis jetzt noch nicht wieder zur damaligen Preislage geführt.

Auf dem Gebiete der Lebensmittelversorgung kam es im November 1956 zu unliebsamen Massenkäufen. Dem ersten Ansturm vermochten Handel und Industrie dank der freien Vorräte durchwegs zu genügen. Dann aber traten in der Bereitstellung des Packmaterials, insbesondere der Flaschen, und im Abpacken der Ware Schwierigkeiten auf, welche die Fabrikanten und Grossisten vorübergehend zu einer privaten Kontingentierung ihrer Lieferungen zwangen.

Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat in diesem Zusammenhang die Frage einer Kontingentierung von Abgabe und Bezug einzelner wichtiger Lebensmittel ebenfalls geprüft. In einer ähnlichen Lage könnte sich sogar die Notwendigkeit ergeben, zur Vermeidung schwerwiegender Störungen der Marktversorgung den Verkauf solcher Waren vorübergehend zu sperren. Der als Rechtsgrundlage für derartige Massnahmen in Betracht fallende Artikel 18 des Kriegsvorsorgegesetzes ist aber nur anwendbar, wenn die Zufuhr von lebenswichtigen Gütern ernstlich gestört ist oder unmittelbare Kriegsgefahr besteht. Es erhebt sich die Frage, ob durch diese enge Umschreibung der Voraussetzungen die Interessen der Landesversorgung nicht beeinträchtigt werden. Der Delegierte für wirtschaftliche Kriegsvorsorge klärt zur Zeit ab, ob eine Ergänzung des Kriegsvorsorgegesetzes in dieser Richtung in Erwägung gezogen werden kann.

Wir beantragen Ihnen, dem vorliegenden Bericht die Genehmigung zu erteilen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. Juni 1957.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**Holenstein**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**