

1617

Vertraulich Freitag, 21. September 1956.

Suez-Konflikt / Versorgung  
mit flüssigen Treib- und  
Brennstoffen.

Volkswirtschaftsdepartement. Antrag vom 17. September 1956  
(Beilage).

In der Beratung

b e s c h l i e s s t

der Rat:

1. Bei einem teilweisen Ausfall der Importe von flüssigen Treib- und Brennstoffen wegen eines Unterbruchs des Suez-Kanal-Verkehrs ohne kriegerische Ereignisse dürfen die vorhandenen Vorräte nicht in Anspruch genommen werden.
2. Im Falle der Notwendigkeit von kriegswirtschaftlichen Einschränkungen werden den folgenden vorgesehenen Massnahmen grundsätzlich zugestimmt:
  - a) einer Kontingentierung der Importe oder der Importeure und des Handels
  - b) einem Sonntagsfahrverbot
  - c) der Rationierung und zwar auch für den Fall, dass nach einer gewissen Zeit (vielleicht zwei oder drei Monaten) die Massnahme wieder aufgehoben werden kann.

Protokollauszug an alle Departemente (Volkswirtschaftsdepartement: Delegierter für Kriegsvorsorge 2, Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt 10).

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:

*Fleber*

B e r n , den

VertraulichA n d e n B u n d e s r a tSuez-Konflikt / Versorgung mit  
flüssigen Treib- und BrennstoffenI.

Die gegenwärtige Auseinandersetzung um den Suez-Kanal könnte je nach der Entwicklung der Verhältnisse zu einem Unterbruch des Kanalverkehrs führen, ohne dass kriegerische Ereignisse eintreten. Im Rahmen unserer Versorgung mit lebenswichtigen Gütern ist der Suez-Kanal vor allem von Bedeutung wegen der Zufuhr flüssiger Treib- und Brennstoffe. Für andere lebenswichtige Güter (wie insbesondere Oelsaaten), die den Suez-Kanal passieren, ist nach den bisherigen Meldungen eine ernstliche Gefährdung der Versorgung nicht zu befürchten.

Die in die Schweiz eingeführten flüssigen Treib- und Brennstoffe stammen zu ca. 90% aus den Gebieten des mittleren und fernen Ostens. Etwa die Hälfte wird durch den Suez-Kanal transportiert, während die andere Hälfte über die verschiedenen Pipelines nach der Levante-Küste gelangt. Würde der Kanalverkehr unterbunden, so fielen vielleicht 20% oder wesentlich mehr der Importe während einiger Zeit aus. Das Ausmass des Importausfalls hängt von verschiedenen nicht voraussagbaren Umständen ab (Möglichkeit des Abtausches zwischen den im mittleren und fernen Osten und den in Amerika geförderten Erdölprodukten, vorläufige Fortdauer der Bezugsmöglichkeit aus kontinental-europäischen Raffinerien, Ausmützung der internationalen Beziehungen der grossen Importfirmen usw.). Müssten die bisher durch den Suez-Kanal transportierten Mengen in vollem Umfang durch Mengen ersetzt werden, die über das "Kap der Guten Hoffnung" umgeleitet werden, so ergäbe sich für längere Zeit eine ganz erhebliche Reduktion des Importes. Würden ausserdem auch die Pipelines ganz oder teilweise nicht mehr funktionieren, so würde der Import in noch grösserem Umfang beeinträchtigt. Auch wenn man die Entwicklung der Dinge und deren Auswirkung nicht voraussagen kann, so muss doch beim Ausfall des Suez-Kanals und vielleicht auch der Pipelines mit einer Reduktion der Importe flüssiger Treib- und Brennstoffe gerechnet werden, die je nach den Umständen grosses Ausmass annehmen kann. Selbstverständlich würden die zuständigen Stellen in Verbindung mit den Importeuren alle Anstrengungen unter-

nehmen, um Importausfälle wegen der Unterbindung des Transportes durch den Suez-Kanal nach Möglichkeit zu kompensieren. Der Erfolg solcher Bemühungen ist aber ungewiss.

Da sich bei einer Reduktion der Importe flüssiger Treib- und Brennstoffe schwerwiegende Entscheidungen stellen, möchten wir jetzt schon vorsorglich dem Bundesrat einige grundsätzliche Fragen unterbreiten, damit gegebenenfalls ohne Verzug gehandelt werden kann. Bevor die sich stellenden Fragen erörtert werden (III), ist die Versorgungslage kurz zu skizzieren (II).

## II.

Der Bundesrat ist im Zusammenhang mit der Orientierung über die kriegswirtschaftlichen Vorbereitungen mehrfach über die für den Fall einer Importstockung ungenügenden Vorräte an flüssigen Treib- und Brennstoffen unterrichtet worden. Bekanntlich ist die gegenwärtige unbefriedigende Situation auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Anlegung von Vorräten an flüssigen Treib- und Brennstoffen Tankanlagen benötigt, für die lange Bauzeiten erforderlich sind und die sehr teuer zu stehen kommen. Da zu Beginn des letzten Krieges die Situation ausserordentlich ungünstig war und im Verlauf der Kriegsjahre nur in verhältnismässig geringem Umfang Tankanlagen erstellt werden konnten, war es in der Nachkriegszeit nicht ohne weiteres möglich, so viel Tankraum zu beschaffen, wie es mit Rücksicht auf den Verbrauch notwendig wäre. Es sei namentlich auch auf die innenpolitischen Schwierigkeiten hingewiesen, denen die Finanzierung der Tankanlagen begegnete. Dazu kommt, dass der Verbrauch flüssiger Treib- und Brennstoffe im Verlauf der letzten Jahre ausserordentlich stark gestiegen ist. Es ist bekannt, dass die Motorisierung gerade in den letzten Jahren stark zugenommen hat, und dass sowohl die Industrie wie der Hausbrand vielfach von der Kohle auf das Heizöl übergegangen sind. Schliesslich ist darauf aufmerksam zu machen, dass auch der Bedarf der Armee (im Hinblick auf einen neuen allfälligen Neutralitätszustand und den Kriegsfall) eine starke Steigerung erfahren hat. Dies vorausgeschickt, sei im folgenden mit einigen Zahlen die heutige Situation dargestellt.

Die Bestände auf Ende Juli 1956 an flüssigen Treib- und Brennstoffen sind die folgenden:

Bestände an flüssigen Treib- und Brennstoffen am 31. Juli 1956				
Produkte	Armee To	Importeure (ohne Konsumentenimporteure)		Total To
		Pflicht- lager To	Manövrier- menge To	
Autobenzin	31 645	107 916	46 590	186 151
Dieseltreibstoff	13 697	29 995	7 059	50 751
Fliegerbenzin	19 271	2 597	5 533	27 401
Flugpetrol	91 939	-	265	92 204
Derivate	-	7 208	8 632	15 840
Heizöl	-	182 819	148 421	331 240
	156 552	330 535	216 500	703 587

Zu dieser Tabelle ist zu bemerken, dass die Pflichtlager und die Manövriermenge, d.h. insgesamt 547 035 Tonnen in die Bewirtschaftung einbezogen werden können. Die Reserven der Wirtschaft für einen Ernstfall machen somit rund 550 000 Tonnen aus. Beigefügt sei, dass die Manöviermenge der Importeure Schwankungen unterworfen ist und in kurzer Zeit zusammenschmelzen kann, während die Pflichtlager gebunden sind.

Stellt man den Beständen den Verbrauch entgegen, so ergibt sich folgendes Bild:

Bestände und Verbrauch an flüssigen Treib- und Brennstoffen					
Produkte	Bestände 31. Juli 1956			Verbrauch	
	Armee To	Importeure (ohne Konsumentenimporteure) To	Total To	1955 To	1956 bis 31.7.56 To
Autobenzin	31 645	154 506	186 151	524 340	318 601
Dieseltreibstoff	13 697	37 054	50 751	143 847	95 585
Flugbenzin OZ 100/ 130	19 271	8 130	27 401	24 329	15 351
Flugpetrol	91 939	265	92 204	31 143	14 486
Derivate	-	15 840	15 840	24 507	13 100
Heizöl	-	331 240	331 240	1 149 607	844 993
	156 552	547 035	703 587	1 897 773	1 302 116

Aus dem Vergleich mit dem Verbrauch im vergangenen Jahr und mit dem neuerdings gesteigerten Verbrauch in diesem Jahr ergibt sich ein ausserordentliches Missverhältnis zwischen den Beständen und dem Verbrauch. Wenn wir uns von der Tragweite dieser Zahlen Rechenschaft geben wollen, so müssen wir uns überlegen, mit welchen Mengen bei Eintritt kriegerischer Verwicklungen und dem Inkrafttreten der Kriegswirtschaft gerechnet werden müsste. Gestützt auf die Angaben, die uns Ende letzten Jahres von den zuständigen Stellen der Armee und des Bundes über den Bedarf während einer Neutralitätsperiode von 12 Monaten sowie über den Bedarf während eines Krieges von 5 Monaten gemacht wurden, ist mit den nachstehenden Bedarfsmengen zu rechnen:

Produkte	Bedarf an flüssigen Treib- und Brennstoffen für 12 Monate Neutralitätsfall und 5 Monate Krieg						
	Armee (TO 51)			Wirtschaft			Total Armee und Wirtsch. To
	12 Monate To	5 Monate To	Total To	12 Monate To	5 Monate To	Total To	
Autobenzin	132 000	88 000	220 000	105 000	44 000	149 000	369 000
Dieseltreibstoff	45 000	29 000	74 000	45 000	19 000	64 000	138 000
Flugbenzin OZ 100/130	15 000	2 000	17 000	-	-	-	17 000
Flugpetrol	68 000	88 000	156 000	-	-	-	156 000
Derivate	-	-	-	30 000	12 000	42 000	42 000
Heizöl	-	-	-	500 000	200 000	700 000	700 000
	260 000	207 000	467 000	680 000	275 000	955 000	1 422 000

Es ergibt sich daraus, dass wir bei weitem nicht genügend Vorräte besitzen, um Armee und Wirtschaft mit den nötigen flüssigen Treib- und Brennstoffen während 12 Monaten Neutralitätsperiode und 5 Monaten Krieg zu versorgen. Die Versorgung ist in Bezug auf die verschiedenen Erdölprodukte, wie die Tabellen zeigen, unterschiedlich. Besonders besorgniserregend ist die Versorgung mit Auto-Benzin, weil hier der von der Armee gemeldete Bedarf für sich allein die Vorräte um beinahe einen Viertel übersteigt. Für die Wirtschaft würde demnach nichts mehr übrig bleiben, wenn man den Armeebedarf voll decken wollte. Völlig ungenügend ist auch die Versorgung mit Dieseltreibstoff. Man käme bei einem vollständigen Ausfall der Importe nicht darum herum, im Ernstfall den Bedarf der Armee an Autobenzin und Dieseltreibstoff wesentlich herabzusetzen. Namentlich wäre die sog. Kriegsreserve zu reduzieren, um den laufenden dringend-

sten Bedarf der Armee und der Wirtschaft decken zu können. Aber auch so wären wir mit flüssigen Treib- und Brennstoffen nur für wenige Monate versorgt, und bei einer längeren Neutralitätsperiode müsste entweder sukzessive wohl oder übel auch die Kriegsreserve aufgebraucht oder die Wirtschaft völlig lahmgelegt werden.

Ob der Armeebedarf, wie er in der oben angeführten Tabelle figuriert, herabgesetzt werden kann, soll in Verbindung mit den zuständigen Stellen des Militärdepartementes nächstens genau geprüft werden. Allerdings wird im Zusammenhang mit den bevorstehenden Armeereformen ohne Zweifel die Motorisierung in gewissem Ausmass gefördert werden, was zu einer Steigerung des Treibstoffbedarfes führt. Aber selbst wenn man annehmen wollte, dass eine gewisse Reduktion des Armeebedarfes möglich ist, so muss die gegenwärtige Versorgungslage trotzdem als ausserordentlich ungünstig beurteilt werden.

### III.

Angesichts der unter Ziffer II geschilderten Versorgungslage stellt sich zunächst die grundsätzliche Frage, ob es verantwortet werden kann, beim teilweisen Ausfall der Importe an flüssigen Treib- und Brennstoffen die Vorräte anzugreifen. Von unserm Departement aus müssen wir auf Antrag des Delegierten für wirtschaftliche Kriegsvorsorge und des Chefs des Kriegs-Industrie- und Arbeits-Amtes eine ins Gewicht fallende Inanspruchnahme der Vorräte als untragbar bezeichnen. Mit Rücksicht auf die Folgen eines solchen Entscheides möchten wir jedoch diese Frage dem Bundesrat zum Entscheid vorlegen.

Kommt man zum Schluss, dass eine Inangriffnahme der Vorräte an flüssigen Treib- und Brennstoffen unter keinen Umständen verantwortet werden kann, so müssen beim teilweisen Ausfall der Importe entsprechende Massnahmen zur Einschränkung des Verbrauchs ungefähr im Ausmass des Importausfalles getroffen werden. Welche Massnahmen zu treffen sind, hängt vor allem vom Ausmass des Importausfalles ab. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes fallen verschiedene Vorkehren in Betracht. Je nach der Situation wird man die eine oder andere Massnahme treffen müssen. Sollten es die Verhältnisse gestatten, so wäre es natürlich wünschenswert, wenn man zunächst mit verhältnismässig wenig einschneidenden Massnahmen beginnen würde, um dann später nötigenfalls schärfere Massnahmen zu ergreifen. Die Wahl der Massnahmen und deren allfällige Staffelung müsste

aber derart sein, dass man die Vorräte nicht in nennenswertem Umfang angreifen muss. Ferner sind je nach den Umständen für die verschiedenen Sorten von Erdölprodukten verschiedene Massnahmen zu treffen. Als ~~Massnahmen~~ Massnahmen fallen die folgenden in Betracht :

1. Eine erste verhältnismässig wenig einschneidende Massnahme würde in einer Kontingentierung der Importeure bestehen, indem man den Importeuren vorschreiben würde, die unteren Handelsstufen und die Verbraucher lediglich im Umfang der eintreffenden Importe zu beliefern. Von weiteren Massnahmen würde man absehen und sich lediglich darauf beschränken, die nachfolgenden Handelsstufen und insbesondere die Verbraucher zu einer sparsamen Verwendung im Rahmen der kontingentierten Mengen anzuhalten. Ob eine Kontingentierung, die sich auf die Importe beschränkt, nicht bei den unteren Handelsstufen und bei den Verbrauchern zu Schwierigkeiten, insbesondere zu einer untragbaren ungleichen Verteilung, Anlass gibt, steht allerdings nicht fest. Würden sich solche Schwierigkeiten ergeben, so müsste man unverzüglich weitere Massnahmen im Sinne der nachstehenden Ziffern 2 und 3 treffen.

2. a) Eine wirksamere Kontingentierung wäre in der Weise möglich, dass nicht nur die Importeure, sondern auch die Händler aller Stufen (jedoch mit Ausnahme der Trankstellenhalter für flüssige Treibstoffe), deren es etwa 8-900 gibt, in die Kontingentierung mit einbezogen würden. In diesem Fall würde ein bestimmter Kontingentierungssatz (z.B. 80 oder 70% der in der Stichzeit abgegebenen Mengen) vorgeschrieben.

b) Es ist aber darauf aufmerksam zu machen, dass eine Kontingentierung im angeführten Ausmass unseres Erachtens bei Auto-Benzin nur durchführbar wäre, wenn gleichzeitig beim Verbraucher entsprechende Einsparungen verfügt würden. Ohne solche Einsparungen wäre der Druck der Verbraucher auf die Lieferanten so gross, dass mit ausserordentlichen Schwierigkeiten und mit stossenden Ungleichheiten bei der Verteilung der Ware gerechnet werden müsste.

Als Verbrauchsbeschränkung für die flüssigen Treibstoffe fällt nach dem Urteil der zuständigen Fachinstanzen lediglich ein Sonntagsfahrverbot in Betracht. Dieses Verbot wäre aller Voraussicht nach recht wirksam, indem es

schätzungsweise etwa eine Einsparung von 20-30% bringen könnte, je nach dem Zeitpunkt, in dem es in Kraft tritt. Wird das Verbot im Spätherbst oder Winter erlassen, so ist es weniger wirksam als in der eigentlichen Reisesaison, da der Anreiz für Sonntagsfahrten ohnehin erheblich geringer ist. Allerdings ist es unmöglich, das zu erwartende Ausmass der Einsparungen in verbindlicher Weise anzugeben.

Selbstverständlich müsste eine ganze Reihe von Ausnahmen von einem solchen Fahrverbot statuiert werden (Polizei, Aerzte, Spitäler, Leichentransporte, Taxis in gewissem Umfang, Motorfahrzeuge für landwirtschaftliche Arbeiten usw.). Die Liste der in Betracht fallenden Verbraucher, denen auch am Sonntag die Benutzung ihrer Fahrzeuge gestattet werden müsste, ist im Zusammenhang mit den Vorbereitungen der Kriegswirtschaft bereits erstellt worden, so dass die zuständigen Stellen in dieser Hinsicht bereit wären.

Wir geben uns davon Rechenschaft, dass das Sonntagsfahrverbot eine recht einschneidende Massnahme darstellt, die bei einem grossen Teil der Fahrzeughalter und bei verschiedenen Wirtschaftsgruppen (namentlich Hotellerie und Gastgewerbe) auf zum Teil scharfen Widerstand stossen würde. Viele Verbraucher würden wohl eine Rationierung vorziehen, durch die zwar die Benzinmengen, jedoch nicht deren Verwendung beschränkt wird. Andererseits halten wir dafür, dass breite Kreise der Oeffentlichkeit im grossen und ganzen einer solchen Massnahme, die weit einfacher zu handhaben wäre als eine Rationierung und doch eine nicht unerhebliche Verbrauchsbeschränkung bewirken würde, bei geeigneter Aufklärung über die Situation Verständnis entgegen bringen würde. Die Reaktion der Oeffentlichkeit wird im übrigen in starkem Masse von den internationalen Schwierigkeiten im gegebenen Zeitpunkt abhängen.

c) Beim Heizöl ist die Situation ein wenig anders. Wie sich aus den obenstehenden Tabellen ergibt, ist die Versorgung mit Heizöl ohnehin ein wenig besser, weil die Armee wenig Heizöl benötigt. Dazu kommt, dass im heutigen Zeitpunkt mit gewissen Verbrauchervorräten gerechnet werden darf. Allerdings ist damit zu rechnen, dass bei Schwierigkeiten für die Wirtschaft und Armee grössere Mengen "Heizöl Spezial" für Dieselmotoren abzuzweigen sind. Im übrigen sind Verbrauchseinschränkungen ähnlicher Art wie beim Benzin hier nicht möglich, weshalb man sich mit einer Kontingentierung allein behelfen müsste. Später hätte

dam nötigenfalls eine Rationierung zu erfolgen, die allerdings längere Vorbereitungen benötigen würde.

Bei der Einführung der Heizölkontingentierung ist auf allfällige Auswirkungen auf die Versorgung mit festen Brennstoffen, insbesondere mit Kohle, Bedacht zu nehmen. Sehr wahrscheinlich würde es sich empfehlen, jedenfalls während einer ersten Periode, die Abgabe von Kohle an Heizölverbraucher unter Vorbehalt besonderer Fälle zu untersagen.

3. Sollte die Kontingentierung gemäss Ziffer 2 nicht ausreichen oder nicht die erwartete Wirkung ergeben, oder sollte man ein Sonntagsfahrverbot innerpolitisch nicht für tragbar erachten, so würde nichts anderes übrig bleiben, als eine eigentliche Rationierung der flüssigen Treib- und Brennstoffe einzuführen.

Diese Massnahme ist im Rahmen der kriegswirtschaftlichen Vorbereitungen für die Treibstoffe schon vorbereitet worden, so dass sie sofort in Kraft gesetzt werden könnte. Namentlich sind die Rationierungskarten jetzt schon gedruckt und liegen bei den Kantonen; auch die Ausführungsvorschriften sind vorbereitet. Die Grunderrlasse für eine solche Rationierung sind allerdings auf den Fall einer vollständigen Kriegswirtschaft zugeschnitten, die sich auf ausserordentliche Vollmachten stützen würde, weshalb diese Erlasse der nunmehr bestehenden Situation angepasst werden müssten (über die Rechtsgrundlagen vgl. im übrigen Ziffer IV).

Die Rationierung würde es erlauben, in weitgehender Entsprechung zum Ausfall der Importe Einsparungen zu erzielen. So wäre es ohne weiteres möglich, dafür zu sorgen, dass die Vorräte nicht angetastet werden. Andererseits wäre die Rationierung eine sehr einschneidende Massnahme für die Betroffenen, und zwar auch dann, wenn verhältnismässig grosse Rationen zugeteilt werden könnten (z.B. wenn man im ganzen etwa 40% einsparen wollte). Natürlich müsste man hierbei nach dem Verwendungszweck abstufen. Dabei könnte man die Dringlichkeitsstufen anwenden, die für den Fall der vollständigen Kriegswirtschaft vorgesehen sind. Grundsätzlich würde man die Industrie nach Möglichkeit zu schonen suchen und vor allem den nicht-lebenswichtigen Verbrauch an flüssigen Treibstoffen einschränken. Die Rationierung wäre aber nicht nur eine einschneidende Massnahme für die Betroffenen, sondern würde auch zu einem grossen Ver-

waltungsaufwand führen, der namentlich auch die Kantone treffen würde, da die Rationierung von den Kantonen durchgeführt wird. Namentlich die Zuteilung von Zusatzrationen würde den Kantonen sehr viel Arbeit und Umtriebe verursachen. Immerhin ist anzunehmen, dass in grossem Umfang bestehende Amtsstellen mit ihrem Personal herangezogen werden könnten. Die Durchführung in den Kantonen würde den Strassenverkehrsämtern und Motorfahrzeugkontrollen übertragen. Die Sektion für Treib- und Brennstoffe müsste wohl über 100 Personen anstellen, während die Sektion für Strassenverkehr zunächst vielleicht mit einem Dutzend Personen auskommen würde. Die massgebenden leitenden Funktionäre für eine solche Massnahme stehen schon jetzt im Rahmen der kriegswirtschaftlichen Schattenorganisation zur Verfügung. Teilweise handelt es sich um Mitarbeiter der Automobil- und Strassenverkehrsverbände sowie der "Carbura".

Während die Rationierung für die flüssigen Treibstoffe jetzt schon fertig vorbereitet ist, trifft dies für das Heizöl, soweit der Hausbrand in Frage steht, nicht zu. Eine solche Vorbereitung war, gleich wie bei den festen Brennstoffen, für den Hausbrand deshalb nicht möglich, weil hier die Rationierung auf den nach den zu beheizenden Objekten berechneten Wärmebedarf abstellen muss. Es hätte keinen Sinn, dass diese Vorbereitungen schon in Friedenszeiten getroffen werden, weil die errechneten Zahlen stets den veränderten Verhältnissen angepasst werden müssten. Es ist deshalb im Rahmen der kriegswirtschaftlichen Vorbereitungen sowohl beim Heizöl wie bei den festen Brennstoffen vorgesehen worden, dass eine teilweise Abgabesperre verfügt werden soll, um dann im Anschluss daran sofort die Rationierung auf der angeführten Grundlage vorzubereiten.

#### IV.

Die Rechtsgrundlage für die in Betracht fallenden Massnahmen (Ziffer II, 1-3) ist gegeben in Art.18 des Bundesgesetzes vom 30. September 1955 über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge. Danach kann der Bundesrat bei "ernstlicher Störung der Zufuhr von lebenswichtigen Gütern" für befristete Zeit u.a. Vorschriften über die Verwendung sowie über die Abgabe und den Bezug bestimmter Güter erlassen (lit.a dieses Artikels). Der Unterbruch der Transporte durch den Suez-Kanal stellt in Bezug auf die flüssigen Treib- und Brennstoffe eine "ernstliche Störung der Zufuhr" im Sinne des Gesetzes dar. Dies würde ohne

Zweifel auch dann zutreffen, wenn mit dem Ersatz der ausfallenden Importe auf anderen Wegen in verhältnismässig kurzer Zeit (1-2 Monaten z.B.) gerechnet werden könnte. Mit Rücksicht auf unsere ungenügenden Vorräte wäre in einem auch nur 1-2 Monate dauernden erheblichen Rückgang der Importe eine "ernstliche Störung der Zufuhr" zu erblicken. Wir wären gezwungen, unsere ungenügenden Vorräte in starkem Masse anzugreifen, wenn wir nicht Einschränkungen treffen würden. Dagegen besteht nicht die Absicht, behördliche Massnahmen zu ergreifen, solange der Suez-Kanal noch ohne Einschränkung benützt werden kann (unter dem Vorbehalt einer "unmittelbaren Kriegsgefahr").

Da es sich um Massnahmen handelt, die im Rahmen der ordentlichen Gesetzgebung getroffen werden und sich die Vorschriften nicht auf die ausserordentlichen Vollmachten stützen, darf bei der Ausgestaltung der Vorschriften der Erlass von rechtsverbindlichen Anordnungen nicht an untergeordnete Instanzen delegiert werden. Aus diesem Grunde müssten die im Rahmen der Kriegswirtschaft vorbereiteten Vorschriften entsprechend angepasst werden. Im Falle der Rationierung im besondern müssten Bestimmungen, die in verschiedenen vorbereiteten und vorsorglich genehmigten Erlassen der Kriegswirtschaft enthalten sind, in einem neuen Bundesratsbeschluss zusammengefasst werden. Namentlich wären die allgemeinen Vorschriften über die Rationierung, die in einer vorsorglich genehmigten Verfügung des Departementes über die Rationierung stehen, in den Bundesratsbeschluss über die Rationierung der flüssigen Treib- und Brennstoffe hineinzuarbeiten, soweit sie auf die flüssigen Treib- und Brennstoffe anwendbar sind.

Der Vollzug sollte, wie dies auch schon bei den entsprechenden Beschlüssen anlässlich des Korea-Krieges der Fall war, dem Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt und seinen zuständigen Sektionen, der Sektion für Treib- und Brennstoffe sowie der Sektion für Strassenverkehr, übertragen werden. Diese kriegswirtschaftlichen Organe sind im Rahmen der Schattenorganisation, die der Bundesrat gemäss Art.2 des Kriegsvorsorge-Gesetzes vorbereitet, bereitgestellt worden. Rechtlich kann kein Zweifel darüber bestehen, dass der Bundesrat den Vollzug dem Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt und seinen Sektionen übertragen kann. Dies ergibt sich auf Grund von Art.20, der den Bundesrat mit dem Vollzug des Gesetzes beauftragt. Ist der Bundesrat mit dem Vollzug beauftragt und gesetzlich nichts weiteres bestimmt, so kann er die ihm zur Verfügung stehenden Behörden mit den Vollzugsmassnahmen betrauen. Dies ergibt sich übrigens auch

aus der (nicht publizierten vertraulichen) Verordnung vom 14. April 1950 über Organisation und Aufgaben der Kriegswirtschaft, aus der geschlossen werden muss, dass kriegswirtschaftliche Massnahmen von den vorsorglich vorbereiteten kriegswirtschaftlichen Organen durchgeführt werden. Es ist davon auszugehen, dass rechtlich betrachtet bei einzelnen Einschränkungsmassnahmen auf Grund des Kriegsvorsorgegesetzes im Ausmass dieser Massnahmen die Kriegswirtschaft in Kraft gesetzt wird. Ob man dies ausdrücklich in einem Erlass sagen will, oder ob man sich damit begnügt, einfach zu bestimmen, dass der Vollzug dem Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt und den betreffenden Sektionen dieses Amtes übertragen werde, ist eine untergeordnete Frage von mehr psychologischer Bedeutung. Im übrigen sollen die Vollzugsanordnungen im engen Einvernehmen mit dem Delegierten für wirtschaftliche Kriegsvorsorge getroffen werden.

#### V.

Die Massnahmen, die im Sinne der vorstehenden Ausführungen in Betracht fallen, insbesondere die notwendigen Beschlüsse des Bundesrates, werden gegenwärtig ausgearbeitet. Vorentwürfe stehen bereits zur Verfügung. Bevor die Massnahmen getroffen werden, soll mit den beteiligten Wirtschaftsorganisationen die Verbindung aufgenommen werden.

Die angeführten Massnahmen werden dem Bundesrat gegebenenfalls gesondert zur endgültigen Beschlussfassung unterbreitet werden.

#### A n t r a g

Der Bundesrat möge entscheiden :

1. ob bei einem teilweisen Ausfall der Importe von flüssigen Treib- und Brennstoffen wegen eines Unterbruchs des Suez-Kanal-Verkehrs ohne kriegerische Ereignisse die vorhandenen Vorräte (gemäss Tabelle auf S.3 oben) in Anspruch genommen werden dürfen, und wenn ja, in welchem Ausmass dies zugelassen werden soll;
2. ob er im Fall der Notwendigkeit von kriegswirtschaftlichen Einschränkungen den vorgesehenen Massnahmen grundsätzlich zustimmt :
  - a) einer Kontingentierung der Importeure oder der Importeure und des Handels (gemäss III 1 und 2 a),
  - b) einem Sonntagsfahrverbot (gemäss III 3), und
  - c) der Rationierung (gemäss III 3) und zwar auch für den Fall, dass nach

einer gewissen Zeit (vielleicht zwei oder drei Monaten) die Massnahme wieder aufgehoben werden kann.

EIDGENÖSSISCHES  
VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Protokollauszug an alle Departemente (Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement: Delegierter für Kriegsvorsorge 2, Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt 10).

Keine Mitteilung an die Presse

FA/HS.