

Copie

Legation of Switzerland.

=====

Washington D.C., 24. Januar 1919.

Herr Bundesrat:-

Endlich konnte ich Ihnen gestern per Telegramm die Unterzeichnung des Wirtschaftsabkommens melden, von welchem inliegend eine Anzahl Exemplare beiliegen. Seine Würdigung setzt die Kenntnis der Verhältnisse voraus, unter denen es zustande kam. Es ist ein Abkommen zwischen einer starken Mächtegruppe und einem kleinen Land, dessen einzige Waffe der fortwährende Hinweis auf Recht und Billigkeit ist; es fällt in eine Uebergangsperiode zwischen Krieg und Frieden, Kriegsreminiszenzen und Friedenshoffnungen spiegeln sich in seinem Inhalt wieder; der Druck der Eile, welche die endgültige Regelung der Tonnagefrage dringend gebot, lag fortwährend wie ein Alp auf mir; und endlich: die Verhandlungen waren stark erschwert durch den Umstand, dass sie zwischen Vertretern geführt wurden, deren teilweise begrenzte Sachkenntnis und Instruktionen zeitraubende Kabelwechsel zur Folge haben mussten, ein Umstand, der umso schwerer ins Gewicht fiel, als sich die Differenzpunkte schliesslich in der Hauptsache auf solche zwischen Frankreich und der Schweiz zuspitzten und der Delegierte Frankreichs, ob mit oder ^{ohne} Instruktionen von Paris, eine sehr intransigente Haltung einnahm.

Diese Verhältnisse muss man sich vor Augen halten, wenn man zum unvermeidlichen Schlusse gelangt, dass das positive Ergebnis hinter dem gesteckten Ziele zurückbleibt. Trotzdem das positiv zugesagte Tonnagekontingent ungenügend und eine völlige Eliminierung des französischen Kreditparagraphen nicht möglich war, glaubte ich eine weitere Verzögerung der Unterzeichnung nicht verantworten zu dürfen. Die einzige Folge davon wäre gewesen, dass die Regelung der Tonnagefrage neuerdings eine unhaltbare Verzögerung erlitten hätte. Alles was ich erreichen konnte, war die

An den Chef des Schweizerischen Volkswirtschaftsdepartements,

Herrn Bundesrat S c h u l t h e s s , B e r n .



- 2 -

in den Artikeln I und IV aufgenommene Bestimmung, dass Waren- und Tonnagekontingente erhöht werden sollen, sobald die Transportverhältnisse besser werden. Ich wiederhole, dass man mir in aller Form die Zusicherung gegeben hat, dass eine Erhöhung dieser Kontingente sofort eintreten werde, wenn die Abtransport-Verhältnisse im Anknüpfungshafen die Bewältigung eines grösseren Verkehrs zulassen. Von diesem letzteren Punkte allein hängt heute die befriedigende Zufuhr nach der Schweiz ab. Waren und Tonnage sind vorhanden. Es muss nunmehr Ihre Aufgabe sein, diese Besserung der Zufuhrverhältnisse in Paris zu erkämpfen; dabei wird nicht nur an den Transit durch Frankreich, sondern ganz besonders an die Wiedereröffnung der italienischen und nördlichen Transitroten (Antwerpen und Rotterdam) zu denken sein. Was konnte ich hier auf die Jeremiaden über die lächerlichen Hafen- und Transportverhältnisse in Frankreich, über Kohlen- und Lebensmittelmangel dort und Italien entgegen, mit denen die Unmöglichkeit stärkerer Zufuhren nach der Schweiz begründet wurden? Ich konnte nur den Standpunkt einnehmen, dass es recht und billig sei, die schweizerische Lebensmittelversorgung nicht schlechter zu stellen als diejenige der französischen Zivilbevölkerung und machte in dieser Hinsicht mit allem Nachdruck darauf aufmerksam, dass eine Erhöhung des monatlichen Einfuhrkontingentes in nächster Zukunft eintreten müsse, wenn auch nur die in Art. I vorgesehenen Quantitäten, in Verbindung mit andern Bedarfsartikeln des schweizerischen Wirtschaftslebens, bis 30. September eingeführt werden sollen; der Mangel einer Garantie hierfür zwinge die Schweiz mit der Bemessung der Ertraktion hinter demjenigen Ansatz zurückzubleiben, der zur Behebung der Unternahrung absolut erforderlich sei. Ich habe energisch darauf hingewiesen, dass uns die Alliierten im zweiten Semester 1918 in unverantwortlicher Weise im Stiche gelassen hätten. Diese Argumente zur Geltung zu bringen und das Ziel durchzusetzen wird Ihnen leichter sein als mir, da ich mich mit Persönlichkeiten zweiter und dritter Garnitur herumschlagen hatte.

- 3 -

Von diesem Standpunkte aus war es ja wohl ein Fehler, dass die Verhandlungen hier weitergeführt wurden, nachdem die politischen Grössen, Präsident Wilson, Lansing, Oberst House und die wirtschaftlichen Grössen Hoover, der Lebensmittelverwalter, Mc Cormick, der Präsident des War Trade Board und Hurley, Präsident des Shipping Board nach Europa abgereist waren, ein Fehler, auf den ich wiederholt aufmerksam machte, dessen Korrektur aber am Widerstand des War Trade Board scheiterte.

Bei dem unzweifelhaft vorhandenen guten Willen der massgebenden Entente-Persönlichkeiten, gepaart mit dem wohlverstandenen kommerziellen Interesse, der Schweiz alles zu geben, dessen sie bedarf, zweifle ich nicht daran, dass es Ihnen möglich sein wird, in Paris Ihr Ziel bald zu erreichen. Die Organe der Entente, mit denen die Verhandlungen dort weiterzuführen sind, sind einerseits der "Supreme Council of Supply and Relief", in dem sich, unter dem Vorsitz des der Schweiz sehr wohl gesinnten Lebensmittelverwalters Hoover, die Probleme der Lebensmittelversorgung des europäischen Kontinents konzentrieren; Und andererseits die interalliierte Blockade-Kommission, an deren Entscheidungen nun auch Mc Cormick, der intime Freund des Präsidenten, mitwirkt.

Die dringendste Aufgabe ist nun die sofortige Festlegung unseres Einkaufs- und Transportprogrammes mit diesen Behörden, auf Grund dessen die planmässige Intradierung der Schiffe anhand genommen werden kann. Ich hoffe, dass bei Ankunft dieses Berichtes das Nütige bereits in die Wege geleitet ist.

Dies die allgemeinen Bemerkungen.

In Einzelnen füge ich noch folgendes bei :

ARTIKEL I

Der Einschluss der 100.000 Tonnen argentinischen Weizens in ~~ist-~~ das Kontingent, war, wie Sie wissen, expressis verbis nicht zu erreichen. Sobald das Tonnagekontingent erhöht wird, steht der Erfüllung dieses Postulates keine Schwierigkeit im Wege. So lange ersteres nicht der Fall ist, hatte das Festhalten keinen praktischen

- 4 -

Zweck. Im Uebrigen erlaube ich mir darauf hinzuweisen, dass das Kontingent die Ansprüche des mir s.Z. übergebenen Exposé des Brotantes vollständig erfüllt.

ARTIKEL II.

Angesichts der langsam zu erwartenden Besserung der Verhältnisse, scheint mir fraglich, ob der Wunsch auf weitere Kontingentierungen noch besteht. Es ist Ihnen bekannt, dass Amerika auf rasche Aufhebung der Kontingentierungen drängt. Es sollte der Schweiz im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Transportmöglichkeiten gestattet sein, die Bedürfnisfrage in den einzelnen Waren selber zu beurteilen. Darüber werden die Verhandlungen in Paris entscheidend sein.

ARTIKEL IV.

Ich hoffte in den Frachtraten noch gewisse Konzessionen erzielen zu können. Der Shipping Board sträubte sich aber gegen weitere Reduktionen. Die Raten liegen wesentlich unter den heute vom Shipping Board festgesetzten offiziellen Raten, möglicherweise mügen sie im Sommer über den dannzumaligen offiziellen liegen. Dieses Risiko musste in Kauf genommen werden. Man darf es, angesichts der im Frühling zu erwartenden Steigerung der Welttransporte, nicht allzu hoch anschlagen. Die Ansätze lassen Amerika keinen Gewinn; dagegen bringen sie England zugestandenermassen sehr erhebliche Profite. Wie mir von Seite der britischen Botschaft mitgeteilt wurde, bewegen sie sich ungefähr auf der Linie mit welcher Frankreich und Italien rechnen müssen. Dies erklärt sich folgendermassen: Der amerikanische Shipping Board und die Interallied Chartering Executive in London haben während des Krieges zu relativ hohen Preisen gewaltige Mengen neutraler Tonnage in ihre Dienste gezogen, deren Charterverträge zum grössten Teil bis 6 Monate nach Friedensschluss laufen. London hat diese gesamte neutrale Tonnage seinen Freunden, Frankreich und Italien, übergeben, die

- 5 -

nun an diese Preise noch lange gebunden sind, während die englische Tonnage sich rascher den Veränderungen des Chartermarktes anpassen kann; daraus folgt, dass Amerika, Frankreich und Italien noch für längere Zeit hinaus teurer expedieren müssen als England. Im Uebrigen bedingen ja die teureren amerikanischen Schiffsbaukosten an und für sich viel höhere Raten. (Nebenbei bemerkt wird das Problem der zukünftigen Seetransportkonkurrenz für Amerika eine sehr harte Nuss sein. In einer kürzlichen Konferenz der amerikanischen Schiffsbauer wurde festgestellt, dass die Schiffsbaukosten in Amerika pro Tonne vor dem Kriege ca. £ 25.- bis £ 30.- höher lagen als diejenigen Englands und dass diese Differenz heute auf £ 100.- angestiegen ist.)

Die in Absatz (a) dieses Paragraphen erwähnte Schedule A (Bill of lading) werde ich mit nächstem Kurier übermitteln.

Die Verpflichtung der Alliierten, nur Charter zu genehmigen, welche durch die schweizerische Regierung oder Fero eingereicht werden, ist in einem besondern Schreiben festgelegt worden, das dem Abkommen beiliegt. Aus gewissen Gründen wurde die Einverleibung dieser Verpflichtung in den Vertrag selber nicht gewünscht.

Absatz (e) ist durch die später getroffene ~~Änderung~~ Fassung von Absatz (a) überflüssig geworden. Nach letzterem kann die Erhöhung der Tonnage jederzeit verlangt werden, sobald die europäischen Transportverhältnisse sich bessern.

Etwas unsicher fühlte ich mich in der Annahme des Absatzes (f), welcher uns sowohl mit Bezug auf die Nationalität der Dampferlinien als auch das Quantum der Teilfrachten beschränkt. Es hat mir viel Mühe gekostet, auch nur diese Konzession zu erkämpfen. Ich habe auf die Unüberschbarkeit dieser Verhältnisse hingewiesen und die Aufnahme eines Zusatzes verlangt, in welchem sich die Entente verpflichten sollte zu einer Abänderung Hand zu bieten, falls die uns auferlegten Schranken sich als zu eng erweisen sollten. Die englischen Delegierten haben sich der Aufnahme

./.

- 6 -

einer solchen Bestimmung mit grosser Entschiedenheit entgegengesetzt, weniger bezüglich des Quantum als der Nationalität. Sie haben offen ihrer Abneigung Ausdruck gegeben, uns durch eine solche Bestimmung den Weg zur Benutzung japanischer Schiffe zu öffnen, deren Mittelmeerkonkurrenz ihnen Sorgen macht. Wenig Enthusiasmus bestand auch für die eventuelle Heranziehung italienischer Linien, deren Bedeutung für uns ich besonders für den südamerikanisch-italienischen Verkehr hervorhob. Man hat mir erklärt, dass man gegebenenfalls in letzterer Hinsicht zu Konzessionen bereit wäre, ohne aber eine generelle Klausel in das Memorandum aufzunehmen. Der Abzug dieser Tonnage von der garantierten Gesamttonnage liegt im Ermessen der Entente. Man hat mir erklärt, dass man an diesem Abzug kein Interesse habe, insofern die Transitverhältnisse dem nicht im Wege stehen.

Das gleiche gilt für die Bestimmungen des Absatzes (g). Ich erlaubte mir in meinem Telegramm darauf hinzuweisen, dass wir schon heute Nichtabzug aller derjenigen Transporte verlangen sollten, welche den Transit durch Frankreich vermeiden. Dies gilt besonders für die Petroleum- und Benzinvers Schiffungen nach Savona und alle andern Transporte über Italien.

Die Frage des Abzuges der Cabotagetransporte zwischen europäischen Häfen und im Mittelmeer habe ich aus taktischen Gründen nicht aufgeworfen. Der französische Delegierte hätte sie sicher abgelehnt und dann wäre der Streit wieder endlos fortgegangen. Sollten später hierüber Meinungsverschiedenheiten aufkommen, so gibt uns die bisherige Praxis und der Wortlaut und Sinn des Memorandums Handhabe genug, um unsern Standpunkt zu begründen. Das Memorandum ist ganz deutlich auf überseeische Zufuhren zugeschnitten.

ARTIKEL V.

Die Milderung der Blockade liegt ausschliesslich in den Händen der Pariser Blockade-Kommission. Die Amerikaner sind warm dafür, dagegen scheinen England und Italien Opposition zu machen, da sie befürchten, dass die Aufhebung der Blockade Deutsch-

- 7 -

land zur Verschleppung des Friedensschlusses veranlassen könnte.

Zu Artikel VI habe ich nichts hinzuzufügen.

Die Konsequenzen des Artikels VII sind keine weittragenden; die Möglichkeit ist nicht ausgeschlossen, dass diese Bestimmungen späterhin zu unsern Gunsten ausfallen. Im Uebrigen gehen die Geldbedürfnisse der amerikanischen Regierung und der erwähnten Wohltätigkeitsorganisationen laufend zurück.

Artikel VIII. Eine Reserve bezüglich Kollaterale und Kohlen wurde als überflüssig erachtet, da es sich hier lediglich um formelle Einräumung des Transitrechtes, nicht um Transportleistungen der Schweiz handelt.

ARTIKEL IX .

Es war einzig die Frage des französischen Kredites, welche den Abschluss des Abkommens immer wieder hinauszog. Die französische Regierung liess ihren Delegierten, trotz mehrfacher Mahnungen, ohne Nachricht. Wie im Eingang erwähnt, glaubte ich zur Vermeidung weiterer Verzögerungen und auf Grund der beruhigenden Zusicherungen Frankreichs an Herrn Minister Dunant, von denen Sie mir mit Ihrem Kabel 59 Kenntnis gaben, den Artikel in dieser Form annehmen zu können.

ARTIKEL X. Keine Bemerkungen.

ARTIKEL XI .

Unter Hinweis auf gleichlautende Bestimmungen in allen andern Verträgen mit Neutralen, wurde die Einverleibung dieses Artikels mit je monatlicher Abgabe der Handelsstatistik verlangt. In seiner jetzigen Fassung enthält er lediglich die jetzt schon bestehenden Verpflichtungen, mit dem einzigen Unterschied, dass die Abgabe der Handelsstatistik innert 30 Tagen erfolgen soll. Es wird wohl nichts verschlagen, wenn dies etwas später geschieht.

- 3 -

ARTIKEL XII .

Die jederzeitige Kündbarkeit des Abkommens auf einen Monat, in Verbindung mit der Unkündbarkeit des Artikels IV, ist ein schwieriges Rechtsproblem. Ich habe darauf aufmerksam gemacht und vorgeschlagen, den ganzen Vertrag bis 30. September unkündbar zu machen. Die Unkündbarkeit des Artikels IV war bekanntlich ein Hauptpostulat der Gegenpartei. Die Furcht vor unabsehbaren Konsequenzen und die Erklärung des französischen Delegierten, dass er meinen Vorschlag nicht ohne Kabelrückfrage annehmen könne, hat mich dazu veranlasst, den Usina dieser Bestimmung zu unterzeichnen. Ich messe der Sache keinerlei Bedeutung bei.

Damit bin ich am Schluss meines Berichtes angelangt. Ich hoffe, dass dieses Abkommen das letzte in seiner Art ist und dass es Ihnen gelingen wird, in den Pariser-Verhandlungen diejenigen Verbesserungen zu erreichen, die man mir auf Grund der augenblicklichen Lage nicht formell zusichern wollte.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, den Ausdruck meiner vollkommenen Hochachtung.

sig. Sulzer,

Schweizer Gesandter.

Beilagen:

1 Kopie für Ernährungsamt,
1 " " Politisches Departement
1 " " Herrn Heer persönlich.

S/LH.