

Kopie an Herrn Stucki

4. III. 19. Schweizerisches Volkswirtschaftsdepartement  
GENERALSEKRETARIAT

Bern, den 3. März 1919.

1399.

Herrn H e e r , Delegierter des Schweiz.  
Volkswirtschaftsdepartements,

Paris.

Sehr geehrter Herr!

<sup>Einfuhr</sup>  
Kohlen-Einfuhrstelle.  
-----

Wir erhielten Ihre Verhandlungsberichte Nummer 6 und 7.

In der Anlage Übermitteln wir Ihnen in deutscher und französischer Sprache den Entwurf der Statuten, die vorläufig festgesetzt worden sind. Sie ersehen ferner aus der beiliegenden Briefkopie an Herrn Dubois, wie der Verwaltungsrat zusammengesetzt sein wird. Es handelt sich also nicht nur um eine kleine Verschiebung gegenüber der Kohlen-Zentrale, sondern um ein ganz neues Gebilde mit ganz neuen Männern und mit ausgesprochener Orientierung nach Westen. Wir glauben daher, Sie sollten in das Abkommen eine Klausel aufnehmen mit folgendem Wortlaute: "Die Kohlensendungen werden an eine vom Bundesrate bezeichnete Einfuhrorganisation geliefert." Sie können über die Organisation Frankreich alle wünschbaren Mitteilungen machen; der Unterzeichnete hat dies gegenüber Botschafter Dutasta bereits auch schon getan. Herr Dubois soll also Präsident der Genossenschaft werden und er hat mir nach einigem Zögern die Annahme zugesagt.

Was das Abholen der Kohle betrifft, so liegen die Dinge doch nicht ganz so einfach wie Sie annehmen. Die Fero ging davon aus, dass wir mit unserem Wagenmaterial nicht mehr als 90-100'000 Tonnen Kohle pro Monat abholen können. Sie sagte sich nun, dass neben den Saar- und lothringischen Kohlen, die für unsern Bedarf nicht genügen, auch noch belgische oder englische Kohle in Strassburg, Ruhrkohle in Mannheim und vielleicht tschecho-slovakische Kohle in Prag abgeholt werden müsse. Deshalb tendiert die Fero darauf hin, dass die Alliierten einen Teil des Wagenmaterials stellen, wie dies früher auch Deutschland getan. Wir verkennen durchaus nicht, dass die Dinge schwierig sind, und dass im Hinblick auf die Transportkrise in Frankreich eine Konzession nur mit grösster Mühe zu erreichen sein wird. Immerhin scheinen doch die Belgier ziemlich viel Eisenbahnmaterial zu haben, in-



dem sie auf die Sendung von Wagen und Lokomotiven verzichten und wenigstens 26'000 Tonnen Kohle pro Monat in die Schweiz liefern wollen. Die andern 40'000 Tonnen sollen zu Wasser nach Strassburg gebracht werden.

Frankreich hatte sich für die Saarkohlen die Sendung schweizerischen Wagenmaterials ausbedungen, verzichtete dann darauf, hat nun aber neuerdings die Wagensendung wieder beansprucht, und wie uns die Bundesbahnen mitteilen, gehen nun täglich 150-170 Wagen à 20 Tonnen durch das Elsass ab um unsere Kohle in Lothringen und an der Saar zu holen. Effektiv tun also die Bundesbahnen in diesem Moment alles, was möglich ist.

Nun wissen Sie aber, dass wir, um bestehen zu können, - nachdem nun unsere Vorräte zur Neige gehen - effektiv 180-200'000 Tonnen Kohle pro Monat ins Land bringen sollten. Soll dies geschehen, so müssen uns zum Teil ausländische Wagen zur Verfügung gestellt werden. Wir haben nun heute neuerdings mit Herrn Bundesrat Haab gesprochen und ihn beschworen, bei den Bundesbahnen alles anzuordnen, was irgendwie erforderlich und nützlich sein könnte, um den Wagenpark besser auszunützen oder z.B. durch Umbau zu vermehren, und er hat versprochen alles daran zu setzen, um diesem Wunsche gerecht zu werden. Bedenken Sie aber, dass wir - wenn die Schweiz einer Katastrophe nicht entgegengehen soll - neben den 60'000 Tonnen Saar-Kohlen doch noch mindestens 100'000 in Strassburg oder Mannheim holen sollten, dann werden Sie mit uns finden, dass Frankreich, das ja nun doch von Deutschland ein grosses Wagenmaterial erhalten hat, zum Teil wenigstens uns Wagenmaterial stellen sollte, sonst kämen wir dazu, dass wir wegen Wagenmangels eventuell von andern Kohlenofferten keinen Gebrauch machen können.

Vielleicht haben Sie die Freundlichkeit, diese Situation Frankreich auseinanderzusetzen und die Bitte zu stellen, man möchte uns doch auch in Beziehung auf Wagen entgegenkommen. Schliesslich würde man vielleicht eine Formulierung annehmen müssen, die ungefähr dahingent, dass Frankreich, sofern es ihm möglich ist, einen Drittel des nötigen Wagenmaterials stellt. Wir glauben, Sie haben die Anstrengungen, welche die Bundesbahnen in Beziehung auf das Wagenmaterial zu machen bereit sind, etwas unterschätzt und sollten wegen diesen neuen Schwierigkeiten den Mut nicht verlieren.

Bei diesem Anlasse möchten wir Ihnen noch folgendes mitteilen: Frankreich hat uns selbst auf den Bezug von Ruhrkohle hingewiesen. Konfidentiell haben wir heute vernommen, dass Deutschland uns ca. 50'000 Tonnen liefern will. Ob es sich dabei um ein Abkommen handelt, wissen wir heute noch ~~xxxx~~ so wenig wie wir die allgemeinen Bedingungen kennen. Andererseits hat Minister Loucheur Herrn Gaudard erklärt, dass die Alliierten im Friedensvertrag sich von Deutschland Ruhrkohle ausbedingen werden, um dann ein jährliches Kontingent von 4 Millionen Tonnen hievon der Schweiz zuzuteilen, die dann diese Kohlenmenge in Paris zu bezahlen hätte. Einerseits könnte uns diese Lösung konvenieren, namentlich dann, wenn sie vollzogen würde. Wir haben aber erhebliche Bedenken. Wenn die Deutschen nicht selbst Geld bekommen, so werden sie keine oder wenig, auf jeden Fall aber schlechte Kohle liefern; wir aber werden sie in Paris teuer bezahlen müssen. Indessen möchten wir heute kein abschliessendes Urteil fällen. Es ist am richtigsten, diese Dinge gehen zu lassen. Irgend eine Anregung haben wir in diesem Sinne nicht zu machen. Nach unserer persönlichen Ueberzeugung sind Lieferungen, zu deren Effektuierung kein guter Wille besteht, trotz Macht und Zwang kaum zu erwarten. Andererseits werden wir uns natürlich bestreben, bei einer Konvention über weitere Kohlenlieferungen aus Deutschland dafür zu sorgen, dass die künftigen Friedensbedingungen nicht präjudiziert werden. Die Mitteilung, dass nun Ruhrkohle doch geliefert werden soll hat auch eine Bedeutung im Hinblick auf die Frage der Lieferungen nach Deutschland, von denen wir Ihnen bereits geschrieben haben. Sie wollen dabei beachten, dass wir offenbar auf tschecho-slovakische Bezüge kaum zählen können; die Distanz ist zu gross und die Verhältnisse sind auch dort sehr schwierige, abgesehen von dem Transit durch Bayern.

Zum Schluss möchten wir nochmals betonen, ein wie grosser Verdienst es wäre, wenn Frankreich im Falle, dass wir gezwungen sind, neben den Saarkohlen auch noch andere Mengen Kohlen mit unsern Wagen irgendwo abzuholen, für einen Teil die Stellung des Rollmaterials übernehmen. Zu erwähnen ist auch noch, dass durch das lange Zurückbehalten der Wagen in Frankreich unsere Bezüge bedeutend erschwert werden.

Herr Matter ist zur Zeit in Cette und kommt nach Paris. Ist dies zur Auskunftgabe dringend, so können wir event. seine Ankunft dort beschleunigen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Schweizerisches  
Volkswirtschafts-Departement  
sig. Schulthess

3 Beilagen.