



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

KRIEGS-TRANSPORT-AMT

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE

OFFICE DE GUERRE POUR LES TRANSPORTS

DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

UFFICIO DI GUERRA PER I TRASPORTI

E.V.D. HANDELSABTEILUNG			
№ 250			
- 3 MAI 1939		R	
He		den 1. Mai 1939.	

Ma/RS.

VERTRAULICH.

An den Vorsteher des Eidgenössischen  
Volkswirtschaftsdepartements,  
Herrn Bundesrat Obrecht,

B E R N .  
-----

Sehr geehrter Herr Bundesrat,

Vom 24. - 28. April 1939 haben in Paris endlich die längst  
ersehten Besprechungen mit den französischen Behörden über die Rege-  
lung der Transporte im Kriegsfalle aus und durch Frankreich stattge-  
funden. Ich beehre mich, Ihnen nachstehend über die bezüglichen Verhand-  
lungen Bericht zu erstatten:

A.

Besprechung am 24. April 10 Uhr auf dem Ministère des

=====  
Affaires Etrangères.  
=====

Anwesend waren Vertreter der Ministères des Affaires Etran-  
gères, de la Marine, du Commerce, de la Guerre, des Travaux Publics,  
des Finances sowie des Conseil Supérieur de la Défense Nationale.

Den Vorsitz führte Herr Delenda, Conseil général, sous-di-  
recteur de la Sous-Direction des relations commerciales au Ministère  
des Affaires Etrangères.



- 2 -

Der Vorsitzende gab zunächst eine Darstellung über die gepflogenen mündlichen Besprechungen und den Schriftwechsel zwischen den französischen Behörden und der Schweizerischen Gesandtschaft in Paris vom Monat September 1938 bis zum April 1939. Es waren französischerseits in diesem Zeitraum wiederholt ergänzende statistische Angaben über den Umfang und die Art des aus und durch Frankreich nach der Schweiz im Kriegsfall in Frage kommenden Verkehrs verlangt worden. Der Vorsitzende erklärte, dass Frankreich grundsätzlich bereit sei, die in der Liste "Importation commerciale suisse provenant de la France" vom März 1939 verzeichneten Güter zu liefern. Er fügte bei, dass die in der Liste für die gleichen Gattungen von Waren gesamthaft angegebenen Gewichtsmengen indessen nicht genügten, sondern es sei erwünscht, dass die Mengen für jeden Artikel besonders angegeben werden. Bei der Prüfung der neuen Zusammenstellung sei dann auch die Frage der Ueberwachung über die Verwendung von Gütern zu erörtern. Ich unterliess nicht, sofort darauf hinzuweisen, dass es sich bei dieser Angelegenheit nicht um eine eigentliche Transportfrage handle und ihre Behandlung daher in die Zuständigkeit anderer Dienststellen falle, mit denen ich sofort Fühlung nehmen wolle.

Im weiteren sind noch einige Fragen von denen unter Abschnitt C, Sonderbesprechungen mit Herrn Delenda, die Rede ist, kurz gestreift<sup>worden</sup>. Es wurde beschlossen, durch einen aus Vertretern der beteiligten französischen Verwaltungen (Krieg, Marine, Travaux Publics, Société Nationale des Chemins de Fer Français) bestehenden Unterausschuss in Verbindung mit der Schweizerischen Delegation prüfen zu lassen, welche Massnahmen für die Annahme und Weiterleitung der für die Versorgung der Schweiz im Kriegsfall benötigten Waren erforderlich sind.

- 3 -

B.

Der Unterausschuss entledigte sich seiner Aufgabe in drei, am 24. 26. und 27. April 1939 auf dem Ministère des Travaux Publics abgehaltenen Sitzungen. Das Ergebnis der Besprechungen wurde in einem Memorandum niedergelegt, wovon ein Exemplar beiliegt. Zu den einzelnen Abschnitten des Memorandums ist zu bemerken was folgt:

Allgemeine Bemerkungen.

=====

Es wurde französischerseits ausdrücklich betont, dass die in Aussicht genommenen Massnahmen für die Ausführung der Transporte der Waren sowohl ab überseeischer als ab englischer und belgischer Herkunft erst nach Verfluss des ersten Monats nach Ausbruch von Feindseligkeiten in Kraft gesetzt werden können. Hiegegen kann nichts eingewendet werden. Man muss sich damit abfinden, dass eine Unterbrechung der Zufuhr von 35 - 40 Tagen eintritt und wird sich dementsprechend einrichten müssen.

I. Marchandises en provenance d'Angleterre ou  
-----  
de la Belgique.  
-----

1. England.

Die Güter englischer Herkunft werden über die Häfen von Le Havre und Rouen und von da hauptsächlich auf der Seine, eventuell auch über andere schiffbare Wege in die Gegend von Dôle, St Jean de Losne, Chalons-sur-Saône, Mâcon befördert, hier umgeschlagen und soweit möglich über Vallorbe und Pontarlier weitergeleitet.

2. Belgien.

Die belgischen Behörden haben bei den Verhandlungen die Benützung der Häfen von Anvers und Gand für überseeische Güter

- 4 -

mit Bestimmung Schweiz grundsätzlich zugestanden. Es war in Aussicht genommen, diese Güter mit der Eisenbahn oder auf dem Wasserweg nach der französischen Grenze, eventuell auf einer Strecke des Rheins und dann mit der Eisenbahn oder ausschliesslich mit der Eisenbahn über deutsches Gebiet zu befördern. Die französischen Behörden erklärten aber nicht in der Lage zu sein, weder mit der Eisenbahn noch auf dem Wasserweg überseeische Güter von Belgien nach der Schweiz zu übernehmen. Sie sind aber bereit, Güter belgischer Herkunft bis zu einem Umfang wie die englischen Waren auf dem Flussweg zu befördern.

Die englischen und belgischen Transporte werden in den Transportplan den die Generaldirektion der Eisenbahnen für die Transporte (Ministère des Travaux Publics) für den eigenen französischen Verkehr ausarbeiten, einbezogen, mit anderen Worten, sie werden dem französischen Verkehr gleichgestellt.

Den französischen Behörden ist noch der Umfang des in Frage kommenden Verkehrs belgischer Herkunft bekannt zu geben. Das Nötige ist in die Wege geleitet.

## II. Marchandises en provenance d'outre-mer.

Es ist für uns von eminenter Wichtigkeit dass die Schiffe, die ausschliesslich mit Waren nach der Schweiz beladen sind, unbehelligt gelassen werden. Bezüglich der Frage der Immunität für diese Schiffe wird auf Abschnitt C verwiesen.

Die Wahl der Häfen gab Anlass zu langen Erörterungen. Im September 1938 war für die Schweiz der atlantische Hafen La Pallice in Aussicht gestellt worden. Es wurde an der Konferenz erklärt, dass dieser der Schweiz nicht abgetreten werden könne. Er hätte übrigens verschiedene Nachteile aufgewiesen. Einmal wäre er für den gesamten Verkehr nach der Schweiz ungenügend, ferner hätte der Wagenumlauf nach den während des Weltkrieges gemachten Erfahrungen doppelt solange gedauert als nach den Mittelmeerhäfen Marseille und Sète.

Nach reiflicher Prüfung wurde beschlossen, es seien der

- 5 -

Schweiz hauptsächlich der Hafen von Sète und daneben die Häfen von Marseille und Bordeaux zur Verfügung zu stellen. Damit wird der gleiche Zustand hergestellt wie während des Weltkrieges.

Von der ausschliesslichen zur Verfügungstellung des Hafens von Sète für die Schweiz musste abgesehen werden, weil dieser, wie aus den Ausführungen im Memorandum hervorgeht ungenügend ist und daselbst nicht alle Schiffe am Quai zum Auslad gestellt werden könnten. Dieser Hafen war früher für den Umschlag von gewöhnlichen Gütern nicht eingerichtet, weil er hauptsächlich für den Umschlag von Wein dient. Es fehlten auch Lagerhäuser und die Geleise waren in der Hauptsache nur über Drehscheiben zugänglich. Auf meine Anfrage hin wurde angegeben, es seien inzwischen Verbesserungen angebracht worden. Es ist notwendig, dass hierüber noch nähere Untersuchungen vorgenommen werden.

Es wurde auch der Fall ins Auge gefasst, dass die Mittelmeerhäfen nicht benutzt werden können. Für diesen Fall wurde vorgesehen, dass für den schweizerischen Verkehr nach Möglichkeit der Hafen von Bordeaux zur Verfügung gestellt und dieser Verkehr in die Transporte Frankreichs einbezogen würde .

### III. Matériels de transport.

-----

#### A. Güter mit Ausnahme von flüssigen Brennstoffen.

##### 1. Verkehr belgischer Herkunft.

Es wird vorgesehen, dass der Verkehr aus Belgien grundsätzlich mit belgischen Schiffen bewältigt wird. Hierüber ist noch mit der belgischen Regierung zu verhandeln. Abzuklären bleibt noch, ob diese Verhandlungen durch die französische Regierung vorgenommen werden. Der Unterausschuss glaubte, dass dies der Fall sein werde..

- 6 -

## 2. Verkehr englischer Herkunft.

a. Güter verschiedener Art: Hiefür werden etwa 70 Schiffe benötigt, die von Frankreich gestellt werden. Hievon sind abzuziehen die in diesem Lande befindlichen schweizerischen Schiffe, die für diesen Verkehr zur Verfügung gestellt werden sollen.

b. Kohlen: Für diesen Verkehr sind etwa 400 Schiffe nötig, die Frankreich stellen wird.

### Allgemeine Bemerkungen zu a und b.

-----

Die Schweiz hat nach Möglichkeit Schiffspersonal schweizerischer Nationalität zur Verfügung zu stellen. Ich machte darauf aufmerksam, dass wir nur wenig solches Schiffspersonal besässen.

Der Verkehr von den Fluss- und Kanalumschlagstellen nach der Schweiz sowohl für die verschiedenen Güter als für die Kohle wird in das Programm für die allgemeinen Transporte Frankreichs einbezogen und zwar auch unter Berücksichtigung der Wagenstellung.

## 3. Verkehr von überseeischen Ländern.

(Mit Ausnahme von flüssigen Brennstoffen).

Grundsätzlich stellt die S.N.C.F. (Société Nationale des Chemins de Fer) die Wagen, verlangt aber, dass<sup>sich</sup> die Schweiz an der Wagenstellung beteiligt, wenn Frankreich nicht in der Lage ist, alle nötigen Wagen zur Verfügung zu stellen.

Im weiteren wird gewünscht, dass die Bundesbahnen als Ausgleich für die Führung der Verproviantierungszüge für die Schweiz, nötigenfalls gewisse Züge auf den in der Nähe der schweizerischen Grenze liegenden Strecken ausführen.

Diese beiden Begehren hatte das Ministère des Affaires Etrangères, Direction des Affaires Politiques et commerciales in Paris bereits mit Schreiben vom 22. Dezember 1938 an unsere Gesandtschaft gestellt. An der Besprechung wurden anfänglich über beide Punkte sehr

- 7 -

weitgehende Verlangen gestellt. Man wollte beispielsweise französischerseits nur die Stellung von 120 Bahnwagen zusagen. Ferner wurde verlangt, dass die Schweiz 100 Lokomotiven stelle. Diese Grundsätze waren für die Schweiz nicht annehmbar. Ich kam mit den Vertretern der S.N.C.F. überein, dass wir uns über diese Fragen <sup>offiziellen</sup> ausserhalb der Verhandlungen des Unterausschusses unterhalten wollten. Hiebei einigten wir uns auf die im Memorandum enthaltene Fassung. Diese trägt den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung. Ich legte insbesondere Wert darauf, dass in das Memorandum eine Bestimmung aufgenommen wurde, wonach die näheren Abmachungen über die Modalitäten betreffend die Stellung von Wagen, die Abgabe von Lokomotiven, ferner über die Ausarbeitung von Fahrplänen für direkte Güterzüge usw. zwischen der S.N.C.F. und den S.B.B. zu treffen seien. Dies deshalb, weil es sich dabei um Angelegenheiten handelt, deren Behandlung in den Geschäftskreis der Generaldirektion der S.B.B. fallen und um zu erwirken, dass die Frage der Entschädigungen für die Benützung der Wagen und der Lokomotiven zum Voraus geregelt wird. Dabei machte ich darauf aufmerksam, dass die Mieteentschädigung für die Beistellung von Wagen für gemeinsame Transporte im Uebereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr geregelt ist. Es lag mir daran zu vermeiden, dass Anstände entstehen, wie dies beim Weltkrieg der Fall war. Die PLM lehnte vom Oktober 1915 an die Bezahlung einer Miete für die von der Schweiz für die Abholung der Güter in den Häfen beigestellten Wagen kurzerhand ab und war von ihrem Standpunkt trotz fortwährenden energischen Vorstellungen von Seiten der Bundesbahnen nicht abzubringen. Die Bundesbahnen und die schweizerischen Privatbahnen hatten bis Ende 1919 zusammen ein Guthaben von über 5 Millionen Franken. Ende 1921 kam endlich eine Einigung zustande, nach der die PLM sich verpflichtete, eine Pauschalentschädigung von S.Fr. 1'800'000.-- zu bezahlen. Die schweizerischen Bahnen erlitten somit einen Verlust von über 3 Millionen Franken. Die Regelung der Frage nach dem Kriege wurde zufolge der Abwertung des französischen Frankens erheblich erschwert.

- 8 -

Da für die Beförderung der Güter die tarifgemässen Frachten bezahlt werden müssen, ist es recht und billig, wenn die französischen Bahnen für die Stellung der Wagen die übereinkommensgemässe Miete entrichten.

Es empfiehlt sich, dass die Bundesbahnen die Verhandlungen mit der S.N.C.F. unverzüglich aufnehmen, damit die Angelegenheit möglichst bald endgültig geordnet wird.

Es ist vorauszusehen, dass während des Krieges an den schweizerischen Güterwagenpark vermehrte Anforderungen gestellt werden. Die Frage der eventuellen vorsorglichen Anschaffung von Wagen wird Gegenstand einer besonderen Behandlung bilden.

#### B. Flüssige Brennstoffe (380'000 Tonnen).

Die französischen Behörden erklären, dass alle im Park der französischen Bahnen immatrikulierten Kesselwagen mit Ausbruch des Krieges sofort requiriert würden, weil sie für ihre eigenen Bedürfnisse nötig seien. Es bestehen französische Wagenleihgesellschaften, die über einen ziemlich grossen Park von Kesselwagen verfügen, von denen gegenwärtig eine Anzahl für die schweizerischen Bedürfnisse, namentlich im Binnenverkehr, gemietet sind. Ich erinnere daran, dass die belgischen Behörden bei den Verhandlungen ebenfalls erklärten, dass sie nicht in der Lage seien, im Kriegsfall Kesselwagen für Benzintransporte usw. nach der Schweiz abzugeben. Es wird in Erwägung gezogen werden müssen, in der Schweiz gegebenenfalls für Benzintransporte auf die Weinwagen zu greifen, deren 706 mit einem Fassungsraum von 10'000'170 l vorhanden sind. Auch wird zur Zeit geprüft, ob nicht noch auf anderem Wege Kesselwagen beschafft werden können (Einstellung von fremden Wagen in den Park der S.B.B.). Ich werde mir erlauben, Ihnen hierüber eine besondere Vorlage mit Anträgen zu unterbreiten.

- 9 -

#### IV. Transports complémentaires de charbon.

---

Wenn grössere Mengen Kohlen aus überseeischen Ländern bezogen werden müssten, würde der Umschlag im französischen Hafen und ihre Durchführung über Frankreich auf die allergrössten Schwierigkeiten stossen, wenn nicht sogar unmöglich sein. Es ist auch sehr fraglich, ob es gelänge, hiefür den nötigen Schiffsraum zu beschaffen. Jedenfalls wird man gut daran tun alles daranzusetzen, um sich Kohlen aus europäischen Ländern zu sichern.

#### Appendice. Transports des marchandises en provenance de la France.

---

Diese Transporte werden ins Programm der allgemeinen Transporte von Frankreich einbezogen und daher soweit die Verhältnisse während eines Krieges es gestatten in normaler Weise ausgeführt.

#### C.

Sonderbesprechungen mit Herrn Delenda, Conseil  
 =====  
 général, sous-directeur de la Sous-Direction  
 =====  
 des relations commerciales au Ministère des  
 =====  
 Affaires Etrangères.  
 =====

#### I.

Unter Abschnitt A wurde darauf hingewiesen, dass über einzelne Punkte kurz gesprochen wurde, ohne aber hiezu Stellung zu nehmen. Es handelt sich um folgende Fragen:

- 1) Die Immunität für die ausschliesslich mit Waren nach der Schweiz beladenen Schiffe.
- 2) Die Leitung von überseeischen Gütern nach der Schweiz

- 10 -

über die belgischen Häfen Anvers und Gand und ihre Weiterleitung entweder gänzlich mit der Eisenbahn oder teilweise auf dem Wasserweg und teilweise mit der Eisenbahn über deutsches Gebiet.

- 3) Stationierung schweizerischer Vertreter in den für die Schweiz in starkem Masse benutzten Häfen.

Der Unterausschuss vertrat die Auffassung, dass er sich zu diesen Punkten nicht zu äussern habe. Ich hatte daher wiederholt mit Herrn Delenda allein Besprechungen, wobei ich die Unterredung auf die obgenannten Punkte lenkte. Hiebei ergab sich folgendes:

Zu 1: Herr Delenda vertrat die Meinung, dass es möglich sein dürfte den ausschliesslich mit Gütern für die Schweiz beladenen Schiffen, deren Abfahrt den kriegführenden Mächten unter Bekanntgabe der Waren und des europäischen Bestimmungshafens mitzuteilen wäre, die Immunität einzuräumen. Die Schiffe könnten gegebenenfalls auf den Seitenwänden mit dem schweizerischen Hoheitszeichen versehen werden.

Zu 2: Herr Delenda glaubt, dass die Alliierten die Zustimmung geben dürften, Güter überseeischer Herkunft für die Schweiz nach Anvers und Gand und von da über deutsches Gebiet zu leiten. Er hält dafür, dass vorwiegend solche Güter in Frage kommen dürften, die voraussichtlich nicht als Kriegskonterbande bezeichnet werden. Er ersuchte, es möchten diese Güter in einer Liste bezeichnet und diese dem Ministère des Affaires Etrangères zugestellt werden.

Zu 3: Nach den für die Leitung der überseeischen Güter vom Unterausschuss vorgeschlagenen Massnahmen käme die Stationierung eines schweizerischen Vertreters (commissaire fédéral) in den Häfen von Sète, Marseille, Bordeaux und eventuell Le Havre in Frage. Ich übergab Herrn Delenda ein Verzeichnis in dem die den Vertretern in den Häfen zufallenden Aufgaben umschrieben sind. Herr Delenda ist der Ansicht, dass der Entsprechung des Wunsches nichts entgegenstehen würde. In den genannten Häfen waren auch während des Weltkrieges schweizerische Vertreter stationiert.

Herr Delenda erklärte, dass er alle drei Begehren der

- 11 -

Regierung unterbreiten müsse und stellte eine endgültige Antwort in Aussicht.

## II.

Ich stelle Herrn Delenda noch folgende Fragen:

1. Ob seiner Ansicht nach Schiffe, die die Schweizerflagge tragen, in höherem Masse gesichert seien als die unter 2 vorstehend bezeichneten, ausschliesslich für die Schweiz beladenen neutralen Schiffe?

2. Ob Schiffe mit der schweizerischen Flagge gegen Beschlagnahme durch die Alliierten Grossmächte gesichert wären ?

Die Antworten lauteten:

Zu 1: Die von der Schweiz gemieteten oder gekauften, mit der Schweizerflagge schwimmenden Schiffe würden zweifellos gleich behandelt wie die oben unter Ziffer 2 bezeichneten Schiffe.

Zu 2: Diese Frage sollte in erster Linie der englischen Regierung unterbreitet werden. Der einzige Vorteil den der Ankauf von Schiffen durch die Schweiz und ihre Ausrüstung mit der Schweizerflagge bieten würde, wäre, soweit die Sache sich überblicken lässt, der, dass die Schiffe bei Ausbruch eines Krieges für die Schweiz dienstbar gemacht werden könnten.

Die Frage ist bei den Verhandlungen in London ebenfalls gestellt und hierauf eine Antwort versprochen worden.

## III.

1. Herr Delenda betonte, wie oben bemerkt, dass Frankreich grundsätzlich bereit sei, die Güter, die wir nach der vorgelegten Statistik aus diesem Lande zu beziehen wünschten, zu liefern. Er fügte aber bei der letzten Besprechung am 27. April noch bei, dass mit der Möglichkeit gerechnet werden müsste, dass Waren gleicher

- 12 -

Art später auch aus anderen Ländern geliefert werden würden. Aus diesem Grunde erscheine es angezeigt, über die Verwendung solcher Güter eine Ueberwachung einzuführen. Die ganze Frage sei aber von französischen Fachabteilungen noch zu prüfen. Aus diesem Grunde und da die Angelegenheit den Geschäftsbereich des Kriegs-Transport-Amtes nicht direkt betrifft, wurde hierüber nicht weiter verhandelt.

Herr Delenda fügte schliesslich noch bei, dass auch die Frage der Lieferung von Waren für Kriegszwecke, die aus den von den alliierten Ländern bezogenen Rohstoffen hergestellt werden, geordnet werden müsse. Dieser Punkt soll mit den übrigen noch zu regelnden Fragen behandelt werden.

2. Die von Herrn Delenda gewünschte Statistik in der insbesondere die Art und die Mengen derjenigen Güter, die für die Lieferung über Anvers und Gand - deutsches Gebiet in Frage kommen können, ferner die Güter die voraussichtlich von Belgien zu beziehen gewünscht werden, bezeichnet werden sollen ist möglichst rasch zu erstellen und dem Ministère des Affaires Etrangères durch die Schweizer Gesandtschaft nebst allfälligen Bemerkungen zuzustellen.

3. Es ist mit grosser Befriedigung festzustellen, dass die französischen Behörden volles Verständnis für die besondere Lage haben, in der die Schweiz sich hinsichtlich der Landesversorgung im Kriegs-falle befindet und den festen Willen zeigen, den gegebenen Verhältnissen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Der Durchgangsverkehr für die Schweiz durch Frankreich wird soweit sich die Sachlage heute übersehen lässt, noch grösser sein als während des Weltkrieges. Gestützt auf die damals gemachten Erfahrungen steht zu befürchten, dass Frankreich diesen Verkehr während gewissen Perioden nicht zu bewältigen vermag. Die Gefahr besteht mit Sicherheit dann, wenn die Mittelmeerhäfen nicht benützbar sind und alle überseeischen Transporte über die Häfen des atlantischen Ozeans geleitet werden müssten. Zu der Ueberlastung dieser Häfen würde sich dann noch der Umstand gesellen, dass die Entfernung gegenüber denjenigen des Mittelmeers sich nahezu verdoppeln würde, was in einer wesentlich vermehrten Beanspruchung des

- 13 -

Rollmaterials (Lokomotiven und Wagen) zum Ausdruck käme. Ob dann der Weg über Genf noch benützt werden könnte wäre zum mindesten fraglich.

Aus diesem Grunde muss meines Erachtens mit allem Nachdruck darauf hingewirkt werden, dass ein Teil der überseeischen Güter für die Schweiz über die belgischen Häfen und von da über deutsches Gebiet geleitet werden kann.

Diese Lösung hat noch den bedeutenden Vorteil, dass Belgien voraussichtlich den grössten Teil der benötigten Wagen für diesen Verkehr stellen würde. Es ist zu wünschen, dass die Verhandlungen mit den deutschen Behörden nun möglichst bald aufgenommen werden können.

4. Wenn Frankreich wie oben, unter C, Abschnitt III ausgeführt, sich wirklich bereit erklärt, die von uns gewünschten Güter zu liefern, so würde sich die Einholung einer Ausfuhrbewilligung für jede Sendung aus Frankreich, wie es während des Bestehens der S.S.S. vom November 1915 an der Fall war, erübrigen. Jedenfalls sollte, wie ich mir bei mehreren Anlässen anzuregen gestattete, unter allen Umständen eine wesentliche Vereinfachung der "Ueberwachung über den Verbrauch gewisser Güter" anzustreben gesucht werden. Wenn eine Wiederauferstehung des unwürdigen und unmoralischen Angebertums und der darauf zurückzuführenden "Schwarzen Listen" vermieden werden könnte, so wäre dies für das Land von unschätzbbarer Bedeutung.

Ich erlaube mir die Anregung zu machen, die Frage der Organisation der Ueberwachung nebst den anderen in diesem Bericht berührten Punkte, möchten unter Ihrem Vorsitz mit den beteiligten Leitern der Kriegswirtschaft mündlich besprochen werden.

Zum Schluss sei mir noch gestattet darauf hinzuweisen, dass es ausserordentlich erwünscht wäre, wenn die Verhandlungen mit Frankreich möglichst bald wieder aufgenommen und zu Ende geführt werden können. Von ihrem Ergebnis hängt die Erledigung von wichtigen, das

- 14 -

Transportproblem betreffenden Fragen ab.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, die  
Versicherung meiner vorzüglichen Hochachtung.

Der Chef des Kriegs-Transport-  
Amtes:

*M. H. M.*

1 Beilage.

Abschrift zur Kenntnis an:

- das Politische Departement, Abteilung für Auswärtiges,
- " Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement, Handelsabteilung,  
Herrn Fürsprech Péquignot,
- " Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft, Bern,  
Herrn Dr. Käppeli, Bünzen,  
Herrn Direktor Renggli, Biel.