

Bern, den 9. September 1939

An den Vorsteher des
Eidg. Volkswirtschafts-
Departements,

Bern.

Herr Bundesrat,

Am 31. August, sowie am 1. und 2. September 1939 fanden in Paris neuerdings Verhandlungen über die Regelung von Transportfragen statt. Ferner wurde bei diesem Anlass die Frage der Kontrolle des Imports berührt und auch über das von den französischen Behörden plötzlich verfügte Verbot der Ein- und Ausfuhr verhandelt. Die schweizerische Delegation bestand aus Herrn Prof. Keller, Herrn Dr. v. Salis von der Schweizer-Gesandtschaft in Paris und dem Unterzeichneten.

Das Protokoll über die Konferenz liegt bei. Ich gestatte mir, hiezu folgendes zu bemerken.

Häfen:

Der Vorsitzende, Herr Delenda, Sous-Directeur des Relations Commerciales führte aus, dass die Verhältnisse sich seit der Konferenz im April geändert hätten. Es könne nun mit grösserer Bestimmtheit auf die Benützung der Mittelmeerhäfen im Kriegsfall gerechnet werden. Es wurden uns zugeteilt in erster Linie Sète, sodann die Häfen von Marseille (Saint-Louis-du-Rhône, Caronte, Marseille, etc.). Auf Drängen der schweizerischen Delegation wurden auch Bordeaux-Queyries, Rochelle und La Pallice zur Verfügung gestellt, und zwar sowohl für den Fall, dass die Mittelmeerhäfen nicht benützbar sind, als für den Fall, dass diese den Anforderungen nicht genügen sollten.

Dagegen wurde die Freigabe der belgischen Häfen Gand und Antwerpen, für deren Benützung im April Aussicht bestand, strikte abgelehnt, wie erklärt wurde, namens der französischen und der ^{englisch} belgischen Regierung. Auf meine Mitteilung hin, dass deutscherseits nun die Zusicherung vorliege, dass der Durchgangsverkehr ungehindert aufrecht erhalten werde, erwiderte Herr Delenda "La parole des allemands est zéro pour nous".

Wenn nun die italienischen Häfen benützt werden können, worüber noch Verhandlungen nötig sind, so kommt der Verweigerung der Benützung der belgischen Häfen eine weniger grosse Bedeutung zu. Die Sache muss immerhin im Auge behalten werden.

Flüssige Brennstoffe.

Es wurde angeregt, es möchte geprüft werden, ob für den Transport



von flüssigen Brennstoffen nicht Fässer verwendet werden könnten. Eine Prüfung namentlich darüber, ob Fässer vorhanden sind, wurde unverzüglich in die Wege geleitet.

Die Frage der Versorgung der Schweiz mit flüssigen Brennstoffen wurde mit dem Direktor des Carburants weiterbehandelt, der eine Sitzung mit den hiebei beteiligten Stellen einberief. Hiebei wurden folgende Vorschläge gemacht:

1. Die Schweiz verschafft sich im Einvernehmen mit den grossen Benzingesellschaften (Konzern) den erforderlichen Schiffsraum und sorgt für den Umlad der Ware in den obgenannten Häfen, namentlich Sète und Saint-Louis-du-Rhône.

2. Die französische Regierung kauft die nötigen Rohmaterialien und versorgt die Schweiz aus ihren Raffinerien. Die Schweiz hat Frankreich die entstehenden Ausgaben zu vergüten.

Wir haben Ihnen hierüber mit Zuschrift vom 4. September 1939 berichtet.

Den Vertretern der Benzingesellschaften in Paris und Herrn Huber der Standard A.G. in Zürich, die auf Pikett waren, wurde von diesen Vorschlägen unverzüglich Kenntnis gegeben. Sie erklärten aber, nicht ermächtigt zu sein, zu den Vorschlägen Stellung zu nehmen. Daraufhin wurde Herr Huber gebeten, diese wichtige Frage sofort den schweizerischen Benzin-Importfirmen zu unterbreiten. Diese haben uns soeben einen Bericht zukommen lassen, der sich in Prüfung befindet.

Flusstransporte.

Bei den früheren Besprechungen wurde französischerseits verlangt, dass die in Frankreich befindlichen Schiffe und soweit möglich schweizerisches Schiffpersonal zur Verfügung gestellt werden solle für die Beförderung der Güter englischer Herkunft von Rouen bis in die Gegend von Dijon bis Mâcon. Zur Behandlung der damit zusammenhängenden Fragen wurde Herr Frank, Direktor der Schweizerischen Reederei A.G., Basel zugezogen. Es fand hierüber am 2. September 1939 eine Sonderkonferenz auf dem Ministère des Travaux publics statt. Leider zeitigte diese keine positiven Ergebnisse, weil die französischen Vertreter nicht orientiert waren und keine Kompetenzen besaßen. Erschwerend wirkte der Umstand, dass der 1. September der erste Mobilmachungstag war. Es fehlten daher eine Anzahl Beamte. Die Angelegenheit muss an einer weiteren Konferenz behandelt werden.

Statistik.

Herr Delenda übergab uns eine Note enthaltend Bemerkungen zu

der Statistik betreffend die Frankreich transitierenden und die von diesem Land nach der Schweiz zu befördernden Güter.

Stationierung von Commissaires fédéraux in den französischen Häfen.

Die französische Regierung hat unseren Anträgen zugestimmt. Ich habe das Entgegenkommen mit dem in Abschrift beiliegenden Schreiben verdankt. Hierüber folgt eine Spezialvorlage.

Immunität für die ausschliesslich mit Schweizerfrachten beladenen Schiffe.

Frankreich stimmt der von mir im April verlangten Gewährung der Immunität für unsere Schiffsladungen in gleicher Weise zu wie England.

Kontrolle der Ein- und Ausfuhrgebühr.

Herr Professor Keller übergab Herrn Delenda auf Wunsch ein kurzes Exposé über die in Aussicht genommene Organisation des Kontrolldienstes. Herr Delenda stellte eine Äusserung hiezu nach Anhörung der beteiligten Amtstellen in Aussicht und ein anderer französischer Vertreter teilte mit, dass die französischen Behörden die Fortsetzung der Lieferung von gewissen Gütern verlangen werden.

Die nötigen Angaben konnten bis zur Abreise der schweizerischen Delegation nicht geliefert werden.

Zurückgehaltene Güter.

Es wurden bei unseren Stellen Schritte unternommen, um die für die Schweiz angehaltenen Güter frei zu bekommen.

Zur Behandlung der Transporte der flüssigen Brennstoffe, der Flusstransporte und der Note über die Statistik, sowie der Kontrolle der Ein- und Ausfuhrgüter ist eine nochmalige Konferenz nötig.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die Versicherung meiner vorzüglicher Hochachtung

Der Chef
des Kriegstransport-Amtes



Abschrift an:

das Politische Departement
den Chef des Kriegsernährungsamtes
den Chef des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes
Herrn Prof. Keller, Delegierter für Handelsverträge
den Chef des Kriegstransportamtes
die Centralstelle für Kriegswirtschaft.