

E 7110 1973/134/4

*Rapport du Délégué du Conseil fédéral
aux accords commerciaux, P. Keller*

RC

London, [s.d.; env. 24 octobre 1940]

4. VERHANDLUNGS-BERICHT. LONDON 15. – 24. OKTOBER 1940.

Nach den Eröffnungen von Minister Dalton vom 14. Oktober 1940, die er in seinem ausführlichen Schreiben vom 15. Oktober 1940 bestätigt hat (es liegt dem 3. Verhandlungs-Bericht bei)¹, stellten sich als neue Verhandlungsaufgaben:

1. alles zu unternehmen, um die generelle Zwei-Monats-Grenze für schweizerische Vorräte zu erhöhen, und
2. die noch offenen Fragen:
 - a. Freigabe der Kornschiffe
 - b. Regelung der Benzinzufuhr

1. Cf. N° 396 et annexe.

c. Benutzung eines Schiffes für den Export von Schweizer Waren nach Übersee

d. Abklärung der Bankenangelegenheit

e. Sonderfrage der britischen Ausfuhrlizenz für Industriediamanten einer möglichst günstigen Lösung zuzuführen.

ad. 1. In einer Unterredung vom 17. Oktober 1940 mit Sir Frederick Leith-Ross und Lord Drogheda habe ich die Beschränkung unserer Vorräte auf einen Zwei-Monats-Bedarf mit allen verfügbaren Argumenten, insbesondere mit dem Hinweis auf die geographische Lage der Schweiz, die Unsicherheit der laufenden Zufuhren im Kriege, die Unmöglichkeit rationeller betrieblicher Disposition, die gesetzliche Vorschrift über Drei-Monats-Vorräte in der Schweiz angegriffen – leider ohne Erfolg. Lord Drogheda erklärte, er könne mir nicht die geringste Hoffnung lassen, bei Minister Dalton über die von ihm vor dem Parlament und der Öffentlichkeit mehrmals mit aller Bestimmtheit als Prinzip erklärte Zwei-Monats-Grenze für Neutrale hinauszukommen. Sir Frederick teilte diese Auffassung durchaus und fügte bei, die englische Wirtschaft wäre froh, Zwei-Monats-Vorräte verfügbar zu haben; sie müsse mit geringeren Vorräten wirtschaften. Er betrachtet die Konzessionen Daltons als das Maximum des zur Zeit Erreichbaren. Sollte sich in Einzelfällen ergeben, dass Zwei-Monats-Vorräte wirklich als ungenügend begründet werden können, so wolle man diese Fälle gesondert prüfen. Eine erneute Diskussion der britischen Richtlinien für die Zufuhren nach der Schweiz halte er erst wieder für aussichtsreich, wenn die heute für Grossbritannien unbefriedigende Regelung der schweizerischen Ausfuhren verbessert worden sei.

Sir Frederick Leith-Ross ist von den entscheidenden Herren des Blockadeministeriums wohl der uns bestgesinnte und zugleich der Mann, der die schweizerische Wirtschaft sehr gut kennt. Man wird auf ihn rechnen können.

An einem von Herrn Minister Thurnheer am 18. Oktober 1940 gegebenen Mittagessen gab sich sowohl für Herrn Minister Thurnheer wie für mich Gelegenheit, die Frage der von uns als sehr unbefriedigend erachteten Zwei-Monats-Grenze mit Minister Dalton selbst aufzunehmen. Dalton zeigte sich über die schweizerische Beurteilung seiner Konzessionen sehr erstaunt und hat sowohl Herrn Minister Thurnheer wie mir in unabhängigen Gesprächen keine Hoffnung auf eine derzeitige Änderung dieser Richtlinie gelassen. Leith-Ross hat mir erklärt, wenn ich wüsste, welche Mühe die Erreichung der uns zugestandenen Zufuhren gekostet hat, so würde ich nicht mehr insistieren. Er warnte privat davor, die Lage jetzt durch weitergehende Forderungen zu gefährden. Wir sind aber trotzdem entschlossen, die Sache an höchster Stelle nochmals aufzunehmen.

Wie ich in meinem 3. Berichte ausführte, sind den Erklärungen Daltons vom 14. Oktober 1940 zwischenministerielle Besprechungen vorangegangen. Nach erhaltenen Berichten ist die grundsätzliche Zustimmung zu neuen Zufuhren nach der Schweiz in erster Linie auf die Haltung des Foreign Office zurückzuführen, während eine starke Gruppe von Blockadeleuten im Ministry of Economic Warfare uns als von Deutschland abhängiges und in erster Linie für die Achsenmächte arbeitendes Wirtschaftsgebiet betrachtet und deshalb völlig blockieren wollte. Erst in den letzten Wochen soll langsam eine Strömung

wachsen, die der Schweiz wirtschaftlich besser gesinnt ist. Dies lässt mir die Hoffnung, dass unsere Begehren nach grösseren Vorräten wenigstens in Zukunft etwas bessere Aussichten haben werden. In der gleichen Richtung wirkt eine Entwicklung, über die ich mündlich berichten werde. Es ist jedoch, um verstärkte Zufuhren zu erhalten notwendig, mit den Achsenmächten zu einer Milderung ihrer Blockademassnahmen im schweizerischen wie in ihrem eigenen Interesse an einer gesunden und leistungsfähigen schweizerischen Wirtschaft zu gelangen.

ad. 2a/b. Wir haben Lord Drogheda am 18. Oktober 1940 nochmals jede wünschbare Aufklärung zu diesen beiden Fragen gegeben. Die erste bedingt ein Abgehen des britischen Blockadeministeriums vom erklärten Grundsatz, dass neue Zufuhren bei einem schweizerischen Weizenvorrat von 8-9 Monaten nicht möglich sein sollen; sie ist noch völlig offen und bedingt ein nochmaliges Ansetzen bei Minister Dalton. Die zweite erscheint – neben den Diamanten – als eine der schwierigsten Blockadefragen. Keine der beteiligten Stellen wagte es bis heute, einen Entschluss zu fassen, der uns eine Mindestzufuhr zur See sichert. Wir haben heute über diese Frage nochmals ein ausführliches und eindringliches Memorandum an Lord Drogheda gerichtet² und angesichts der schwierigen Lage unserer Versorgung auf eine rasche Stellungnahme gedrängt.

ad. 2c. Diese Frage konnte in positivem Sinne erledigt werden, wie wir Ihnen und dem Transportamt telegraphiert haben.

ad. 2d. Über diese Angelegenheit sind mir offiziell Aufklärungen erteilt worden, die ich Ihnen mit meinem vertraulichen Schreiben vom 23. Oktober 1940³ mitgeteilt habe. Dieses Schreiben geht in zwei Exemplaren mit dem gleichen Kurier, der diesen 4. Bericht mitnimmt.

ad. 2e. Zu diesem Punkt erwarten wir das Ergebnis Ihrer Verhandlungen mit Herrn von Selzam. Es wird nicht bloss für die Ausfuhrbewilligung für die Diamanten von grundlegender Bedeutung sein, sondern in allgemeiner Weise als Indiz für die deutsche Einstellung zu ähnlich gelagerten Fällen.

Da ich immer wieder auf die für die schweizerische Uhrenindustrie lebenswichtige Bedeutung der Diamantenzufuhr zurückkam, haben die Engländer schliesslich durchblicken lassen, dass sie eventuell bereit wären, Diamanten für die Uhrenindustrie zu bewilligen, jedoch unter ausdrücklichem Ausschluss der Fabrikation jener Präzisionsinstrumente, an deren Absatz sie heute keinen Anteil mehr haben. Ich habe diesen Gedanken zur Zeit nicht aufgenommen, sondern auf die grossen Schwierigkeiten seiner Verwirklichung hingewiesen. Ich tat dies, weil ich auf ein besseres Resultat als Ergebnis Ihrer Verhandlungen hoffe. Es würde uns jedoch interessieren zu hören, ob Sie den von Lord Drogheda angekündeten Weg irgendwie als gangbar erachten, um wenigstens der Uhrenindustrie im engeren Sinne aus ihrer Versorgungsnot zu helfen.

Zur *Kohlenfrage* habe ich Ihnen auf Ihre Rückfrage hin nochmals telegraphisch bestätigt, dass das britische Blockadeministerium bereit ist, sowohl für Kohle wie für Koks Navicerts (für überseeische Zufuhr) und Export Permits (für britische Kohle und Koks) zu geben. Wir haben sehr empfohlen, die

2. *Non reproduit.*

3. *Cf. N° 400; il s'agit de la lettre du 22 octobre 1940.*

Importeure nicht mit wilden Begehren einzeln dreinfahren zu lassen, sondern jene Mengen anzufordern, welche in Savona in der vom Ministry of Economic Warfare verlangten Weise umgeschlagen werden können (nur zwei Schiffe im Hafen). Die britische Zufuhrpolitik wird unvermeidbar zu einer organisatorischen Zusammenfassung der schweizerischen Importe gewisser Waren führen müssen.

Grossbritannien legt auf die Abnahme britischer Kohle mehr Gewicht als aus dem Schreiben Daltons vom 15. Oktober 1940 ersichtlich ist. Es wird nicht zuletzt von diesen Kohlenkäufen abhängen, wie viele und welche schweizerischen Waren nicht kriegswichtiger Natur von England zur Einfuhr aus der Schweiz zugelassen werden. Eine mengenmässige Abrede hierüber ist bei der Unsicherheit der Grundlagen mit dem Board of Trade heute noch nicht möglich. Wir erhielten jedoch den Eindruck, dass bei Bestehen einer entsprechenden britischen Kaufkraft auf dem schweizerischen Markt aus dem Gegenwert der Kohlenvers Schiffungen auch jene schweizerischen Exportwaren, für die wir uns im Winter eingesetzt haben, wieder zugelassen würden. Dass für die Kohlenvers Schiffungen keine vom Bunde gecharterten Schiffe in Frage kommen werden, war uns klar. Es sollen aber finnische, schwedische oder Schiffe unter der Panamaflagge in bescheidener Zahl hier am Markte sein, sodass eine beschränkte Zufuhr britischer Kohle nach Savona grundsätzlich möglich wäre. Wir wissen noch nicht, wie das Ministry of Shipping auf die von Italien geforderten Meldungen des Abfahrtshafens und der Route aus militärischen Überlegungen heraus reagieren wird. Wir verstehen jedoch nicht, weshalb die ganze Angelegenheit der Transitgarantie, nachdem sie am 5. Oktober mit Italien in befriedigender Weise geregelt werden konnte, nachträglich auch noch den direkt nicht beteiligten deutschen Behörden vorgelegt werden musste. Ein Zurückkommen auf die italienische Zusage als Folge einer abweichenden deutschen Beurteilung müsste hier einen sehr peinlichen Eindruck machen.

Eine Reihe von Gründen sprechen für meine Rückkehr zur Berichterstattung. Der Brief Daltons vom 15. Oktober 1940 lässt die Türe zu weiteren Besprechungen offen. Ich möchte jedoch nicht abreisen, ohne im Verein mit den Herren der Gesandtschaft eine wenigstens vorläufige Lösung der noch offenen Frage erreicht zu haben.