

*CONSEIL FÉDÉRAL*  
*Procès-verbal de la séance du 21 janvier 1941*

85. Schweizerisch-spanische Wirtschaftsverhandlungen

Volkswirtschaftsdepartement. Antrag vom 16. Januar 1941

Das Volkswirtschaftsdepartement berichtet folgendes:

«Seit Anfang Dezember 1940 ist der Transit von Gütern von und nach der Schweiz durch Spanien völlig unterbunden. Nach Meldungen der schweizerischen Gesandtschaft in Madrid<sup>1</sup> besteht diese Transitsperre einzig gegenüber der Schweiz. Eine grosse Menge von Ein- und Ausfuhr Gütern ist sowohl an der spanisch-portugiesischen wie auch an der spanisch-französischen Grenze aufgehalten und zum Teil wegen ungenügenden Lagerungsmöglichkeiten schwerer Schädigung ausgesetzt.

Die bisherigen Bemühungen unserer Gesandtschaft in Madrid zur Aufhebung der Transitsperre sind ergebnislos geblieben. Aus ihren Berichten geht hervor, dass die Gründe für die Aufrechterhaltung der Transitsperre teils technischer Natur (Wagen- und Kohlenmangel), teils psychologischer Art sind. Der anscheinend auf spanischer Seite vorhandene schlechte Wille darf wohl mit einem Vorschlag zusammengebracht werden, den der neue spanische Handelsminister, Demetrio Carceller, vor einiger Zeit gemacht hat. Er schlug vor, die Schweiz solle ihre blockierten Getreidemengen an Spanien abgeben und dafür Ersatz aus Getreidelieferungen erhalten, welche Spanien von Deutschland in Aussicht gestellt worden seien.

Die Handelsabteilung hat diesen Vorschlag aufgenommen und ist wegen seiner Verwirklichung mit den britischen Blockadebehörden und der Eidg. Getreideverwaltung in Verbindung getreten. Inzwischen haben die britischen Behörden sämtliche bisher westlich Gibraltar zurückgehaltenen Ladungen Brotgetreide sei es zum Verkauf in Portugal und Spanien, sei es zum Weitertransport nach der Schweiz freigegeben. Diese Freigabe erfolgte, um den brachliegenden Schiffsraum für England und Griechenland verfügbar zu machen. Eine Abtretung «blockierte» Getreidemengen an Spanien kommt somit nicht mehr in Betracht.

---

1. Cf. annexe au présent document.

Andererseits besteht heute trotz des neuen spanisch-britischen Handelsabkommens, welches Spanien grosse neue Getreidezufuhren erlaubt, in Spanien eine ausgesprochene Getreideknappheit. Es bestünde deshalb wohl die Möglichkeit, durch die sofortige Abtretung eines Teils des freigewordenen schweizerischen Getreides an Spanien von dessen Regierung Konzessionen mit Bezug auf die Transitsperre zu erwirken. Diese letztere bedeutet trotz des langsam wieder in Gang kommenden Seeverkehrs zwischen Lissabon und Genua ein solches Hindernis für die schweizerische Landesversorgung und den schweizerischen Export, dass ihre Behebung einen vorübergehenden Verzicht auf eine schwierig zu bewerkstelligende und zeitraubende Zufuhr eines Teils der freigewordenen Getreidemengen sicher rechtfertigen würde. Es kann dies umso eher verantwortet werden, als Teile dieses Getreides dem sicheren Verderb oder sonstigen Verlust ausgesetzt sind, wenn sie nicht rasch dem Verbrauch zugeführt werden können.

Das Kriegs-Ernährungs-Amt wäre bereit, ca. 20 000 Tonnen in Spanien und Portugal liegendes Getreide (je etwa zur Hälfte Brotgetreide und Futtergetreide) zur Verfügung zu stellen gegen die Zusicherung der spanischen Regierung, entsprechende Ersatzlieferungen aus ihren künftigen Getreideeinfuhren im Verlaufe des ersten Halbjahres 1941 an die Schweiz zu machen. Die technische Durchführung der Transaktion hätte durch Verkauf an die spanische Regierung und künftigen Rückkauf der entsprechenden spanischen Getreidemengen zu geschehen.

Da das Kriegs-Ernährungs-Amt die in Frage kommenden Getreidemengen zur Zeit nicht aus eigenen Beständen abgeben kann, sollte es ermächtigt werden, im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 15. November 1940<sup>2</sup> über die Futtermittelversorgung im notwendig werdenden Ausmass auch auf Brotgetreidebestände privater Getreideimporteure zu greifen. Für Futtermittel ist die Zentralisation des Einkaufs bereits am 20. November 1940 in Kraft getreten; für Brotgetreide ist das Volkswirtschaftsdepartement ermächtigt, den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses festzusetzen. Eine entsprechende Verfügung ist in Vorbereitung.

Gegen die vorschussweise Abtretung der genannten Getreidemengen ist von der spanischen Regierung eine entgegenkommendere Haltung auf dem Gebiete der Landtransporte durch Spanien sowohl mit der Eisenbahn wie mit Motorlastwagen zu erreichen. Die bestehende Transitsperre muss aufgehoben und für die Führung künftiger Transporte insbesondere für den Abtransport der jetzt zurückgehaltenen schweizerischen Waren müssen durch die spanische Regierung bestimmte Zusicherungen gegeben werden. Ebenso ist die Benützung der heute in schweizerischen Diensten stehenden spanischen Schiffe<sup>3</sup> sicherzustellen.

Um die Verfügung über die notwendigen Eisenbahnwagen sicherzustellen, ist in den Verhandlungen ein Plan aufzunehmen und zu verfolgen, der bereits in jüngsten Besprechungen zwischen der schweizerischen Gesandtschaft in

2. Arrêté du Conseil fédéral tendant à assurer l'approvisionnement du pays en céréales et en denrées fourragères (*RO*, 1940, vol. 56, II, pp. 1870-1875).

3. Cf. E 2001 (D) 2/233 et 247.

16 JANVIER 1941

7

Madrid und den spanischen Behörden in vorläufiger Weise erörtert wurde. Die Schweiz würde sich bereit erklären, wenigstens 200 reparaturbedürftige spanische Eisenbahnwagen auf ihre Kosten wieder in Stand stellen zu lassen, wogegen sich die spanische Regierung zu verpflichten hätte, diese Wagen ausschliesslich für den Transport von Waren von uns nach der Schweiz für die Kriegsdauer zur Verfügung zu stellen. Die Aufwendungen werden auf ca. 250 000 Franken geschätzt. Die Entnahme dieser Summe aus den Arbeitsbeschaffungs- und Exportförderungskrediten des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit liesse sich im Hinblick auf die grosse Bedeutung der Wiederingangbringung der Transporte durch Spanien für den schweizerischen Exporte und unsere Landesversorgung wohl rechtfertigen. Es ist der in Spanien bestehenden ausserordentlichen Situation nur mit ausserordentlichen Mitteln zu begegnen.

Die Verhandlungen sollten sofort aufgenommen werden, da die angespannte Versorgungslage in Spanien für die Durchsetzung der schweizerischen Wünsche zur Zeit günstig ist und da die spanische Regierung ihre ablehnende Haltung mit Bezug auf sehr wünschbare Erleichterungen der Durchfuhr schweizerischer Güter wünschbare Erleichterungen der Durchfuhr schweizerischer Güter aufrecht hält. Eine direkte Fühlungnahme mit den kompetenten spanischen Regierungsstellen durch eine schweizerische Delegation erscheint als notwendig.»

Auf Grund der vorstehenden Darlegungen wird antragsgemäss

*beschlossen:*

1.) In Madrid sollen sofort Verhandlungen aufgenommen werden; der vorliegende Bericht wird im Sinne von Instruktionen an die Verhandlungsdelegation genehmigt.

2.) Als Unterhändler werden bestimmt:

Prof. P. Keller, Delegierter für Handelsverträge;

Dir. W. Laesser, Chef der eidg. Getreideverwaltung;

P. Brand, als Vertreter des Kriegs-Transport-Amtes in Madrid;

Jean Wüst, Zürich, Vizedirektor der Schweiz. Rückversicherungsgesellschaft als Vertreter des Versicherungs-Pools;

Ch. Braendli, Basel, als Experte für Automobil-Transportfragen;

Dr. M. Fumasoli, Legationsrat bei der schweizerischen Gesandtschaft in Madrid.

Herrn Direktor Laesser wird gestattet, sich für die Bearbeitung der Getreideverkäufe an Spanien von einem seiner Beamten in der Eigenschaft als Sekretär der Delegation begleiten zu lassen<sup>4</sup>.

---

4. *Ces négociations aboutissent à la signature, le 27 mars suivant à Madrid, d'un Accord entre le Gouvernement espagnol et le Gouvernement suisse concernant les transports, accord accepté le 17 avril par le Conseil fédéral (cf. procès-verbal N° 587, daté du même jour: E 1004 1.1/408). Ce texte résume ainsi les points essentiels de l'accord:*

1. Die spanische Regierung verpflichtet sich, dem schweizerischen Kriegstransportamt 50 000 Tonnen Schiffsraum, wovon 10 000 Tonnen für den Transatlantikverkehr und 40 000 Tonnen für den Pendelverkehr im Mittelmeer zur Verfügung zu stellen. Für den letzteren wurde

ein fixer Preis von 27 Dollars pro Tonne für die ganze Dauer der Verfügbarkeit festgelegt. Die ursprüngliche spanische Offerte lautete auf 23 Dollars und wurde plötzlich zurückgezogen; die spanische Regierung wollte unsere Charterungen dem «freien Marktpreis» überlassen. Mit Rücksicht auf die von der Schweiz zugesagte Vorausbezahlung der Transportdienste in der Form eines zu eröffnenden Dollar-Kredits erachtete die schweizerische Delegation eine solche Basis für unannehmbar. Es ist schliesslich gelungen, sich auf einen etwas höheren Festpreis zu einigen, der in Anbetracht der bereits bestehenden Marktlage und der Unsicherheit der künftigen Entwicklung durchaus nicht als übersetzt erscheint. Die zugesagte Tonnage bleibt bis zur vollen Amortisation des Kredits zur Verfügung der Schweiz.

In Anbetracht der spanischen Verkehrsverhältnisse darf die Bereitstellung des angeführten Schiffsraums als eine anerkanntswerte spanische Anstrengung bezeichnet werden.

2. Die spanische Regierung verpflichtet sich, täglich bis zu maximal 25 mit für die Schweiz bestimmten Gütern beladene portugiesische Eisenbahnwagen an der spanisch-portugiesischen Grenze abzunehmen und durch Spanien zu führen. Im weitem verpflichtet sie sich, der Schweiz die von ihr auf eigene Kosten in Portugal zu reparierenden ca. 200 spanischen Eisenbahnwagen für die Dauer von 12 Monaten, vom Tage ihrer Inbetriebnahme an gerechnet, zum ausschliesslichen Transport schweizerischer Güter zu überlassen. Mehr war zur Zeit hinsichtlich spanischer Wagenstellung aus einer Reihe von Gründen nicht zu erreichen.

[...]

3. Als teilweisen Ersatz für mangelnde Eisenbahntransporte hat die spanische Regierung der Schweiz den Abtransport schweizerischer Güter mit hundert schweizerischen Lastwagen zugesagt. Die solchen Strassentransporten bisher entgegenstehenden Bedenken der spanischen Zollbehörden konnten in den Verhandlungen überwunden werden. Spanien verpflichtet sich zur Lieferung der notwendigen Treibstoffe und lässt Wagen und Ersatzteile im Freipassverkehr zu. Die für die Treibstoffe geforderten Preise sind tiefer als in der Schweiz, und ebenso erscheinen die für die Strassenbenützung und den Lastwagenbetrieb auferlegten Taxen den Fachleuten als durchaus tragbar.

Es ist damit der Schweiz die Möglichkeit geboten, einen Teil der in Spanien liegenden Waren und der Transitgüter in beiden Richtungen mit eigenen Transportmitteln zu befördern, eine Möglichkeit, die nach Ansicht der schweizerischen Delegation und auf Grund ihrer Kenntnis der Lage in Spanien möglichst bald und voll durch einen straff organisierten Betrieb genutzt werden sollte.

#### B.

Die schweizerische Gegenleistung besteht im wesentlichen in der Eröffnung eines Dollar-Kredits in der Höhe von 8 Millionen, der mit 2 Millionen unter dem in den bundesrätlichen Instruktionen vom 4. März 1941 genannten Maximum bleibt. Die Amortisation des Kredits soll durch die schweizerischen Einzahlungen für spanische Transportdienste zu Wasser und zu Land geschehen und kann bei Andauern der gegenwärtigen Lage im Mittelmeer noch im Verlaufe dieses Jahres erwartet werden.

Für die Inanspruchnahme des Kredits ist ein bescheidener Zins vorgesehen worden. Die Kreditsumme wird in 2 Raten (5 und 3 Millionen) zur Verfügung gestellt; die 2. Rate erst nach erfolgter Inbetriebnahme der gesamten Tonnage, welche für den Pendelverkehr vorgesehen ist. Von dieser 2. Rate sind Rückstellungen in der Schweiz im Ausmass von über 10 Millionen Franken für die Bezahlung der der spanischen Regierung auf Grund eines besondern Vertrags mit der eidg. Getreideverwaltung abgetretenen 5600 Tonnen Getreide sowie für die teilweise Bezahlung der durch eine grosse spanische Eisenbahngesellschaft bereits 1936 in der Schweiz bestellten elektrischen Lokomotiven, welche teilweise lieferbereit sind, ausbedungen.

[...]

*Le texte original de l'accord, non publié, se trouve in K I.1238. Pour des copies de ce texte, cf. aussi E 7800/1/30.*

16 JANVIER 1941

9

## ANNEXE

E 2001 (D) 2/244

*Le Ministre de Suisse à Madrid, E. Broye,  
à l'Office de Guerre pour les Transports du Département de l'Economie publique*

Copie

L Urgente

Madrid, 4 janvier 1941

UTILISATION DES LIGNES DE NAVIGATION ESPAGNOLES  
POUR LES EXPORTATIONS SUISSES

[...]

Nous venons d'avoir une conversation avec le Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère de l'Industrie et du Commerce<sup>5</sup> au sujet de la question de nos transports en général. A part les autres déclarations qu'il nous a faites, le Sous-Secrétaire d'Etat nous a dit, entre autres, que tous les bateaux espagnols avaient été, pour ainsi dire, réquisitionnés par le Gouvernement espagnol pour être envoyés en Argentine charger le maïs que le Gouvernement de Madrid a acheté dans le dit pays, afin de faire face à la situation très grave que l'Espagne traverse en matière d'approvisionnement. C'est vous dire que nos efforts pour envoyer des marchandises en Amérique du Nord et en Amérique Centrale, au moyen de bateaux espagnols, paraissent destinés à demeurer sans succès. Il est possible, cependant, que certaines compagnies, telle que la «United States Lines» maintiennent leur service avec l'Amérique du Nord. Nous pouvons l'admettre en tout cas pour le moment.

Pour ce qui a trait au transit par l'Espagne en général, le Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce et à l'Industrie nous a dit: que l'Espagne traversait une crise extrêmement grave au sujet de l'approvisionnement; que durant le mois de décembre elle n'avait réussi à transporter d'Argentine en Espagne qu'environ 20 000 tonnes de maïs, ce qui représente, par rapport aux nécessités d'approvisionnement, une goutte d'eau dans la mer; que le mois prochain, l'Espagne pourrait peut-être transporter environ 70 000 tonnes, ce qui représente également une quantité extrêmement réduite, toujours par rapport aux besoins courants; que ce n'est qu'en février ou mars que l'on pourra transporter une quantité de 120 000 tonnes de maïs de l'Amérique du Sud.

Le Sous-Secrétaire a ajouté que si cette situation est si grave et se passe de tout commentaire, la situation des transports dans le pays est encore plus grave; que plusieurs fabriques du Nord et du Sud viennent de fermer leurs portes parce qu'elles ne reçoivent pas le charbon nécessaire à leur fonctionnement et parce que les transports sont tellement insuffisants que les fabriques ne peuvent pas recevoir et expédier les articles indispensables; que les Allemands mêmes n'ont pas les wagons nécessaires pour transporter les marchandises qu'ils ont achetées; que, par conséquent, il ne voit pas la possibilité de nous donner une assurance quelconque en ce qui concerne nos propres transports. Il se demande même si nous réussirons jamais à faire transiter nos marchandises par l'Espagne. En plus de cela, les prétentions des Autorités du Blocus anglais sont extrêmes et l'Espagne doit «supplier» pour chaque envoi de marchandises. Pour ce qui nous concerne, je viens d'apprendre de Lisbonne que les Autorités britanniques refusent de laisser partir 8000 tonnes de sucre environ, qui se trouvent au Portugal et qui sont destinées à la Suisse.

Ainsi que vous le savez, à part les marchandises que nous avons au Portugal, nous avons un certain tonnage à Cadix, à Vigo et à Bilbao. Je ne vois pas comment nous pourrions effectuer le transport de ces marchandises.

[...]

J'en conclus que le transit à travers l'Espagne, qui nous a réservé tant de déboires et que la Légation a toujours d'ailleurs dépeint sous les couleurs les plus pessimistes, doit être écarté pour ainsi dire des plans de notre approvisionnement.

---

5. *M. Arburua.*