

Vertraulich

16. November 1970.

A k t e n n o t i z

Pro.- 875.0.2.

Alusuisse Guinea

(Eisenbahnlinie Dabola-Tougué)

I. Aussprache Handelsabteilung - Dienst für Technische Zusammen-
arbeit vom 6. November (im Büro des Unterzeichneten)

Teilnehmer: Handelsabteilung: Probst, Dunkel, Girard
 Dienst für Techn. Zusammenarbeit: Pestalozzi, Wilhelm, Biéler

Das Projekt (Bau der Stichbahn von Dabola zu den Bauxit-Lagerstätten von Tougué) ist bekannt, ebenso der Wunsch der Alusuisse (Uebernahme der Projektstudie durch die Eidgenossenschaft im Sinne einer Geste gegenüber Guinea).

Aus der Aussprache gehen folgende hauptsächliche Erwägungen hervor:

- 1) Es ist technisch (und finanziell), wie Herr Pestalozzi darlegt, zwischen folgenden drei Phasen zu unterscheiden :
 - a) "Feasibility Study" (ca. 1/2 Mio Fr.)
 - b) Detailplanung (ca. 5 Mio Fr.)
 - c) Bau (in der Grössenordnung von vielleicht 100 Mio Fr.?)

Die "Feasibility Study" ist vernünftigerweise vor der eigentlichen Detailplanung in Angriff zu nehmen. Vor dieser bedeutend kostspieligeren zweiten Phase, die der Ausschreibung zugrunde liegt, sollte normalerweise, damit der Auf-

wand nicht nutzlos bleibt, auch die Finanzierung der Bauarbeiten selbst grosso modo sichergestellt sein.

- 2) Für den Bund käme, wenn überhaupt, beim heutigen Stand der Angelegenheit offenbar erst eine "Feasibility Study" in Betracht (falls eine solche nicht eventuell schon anderswo, beispielsweise bei der Weltbank vorliegt, was noch, zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten, genau abzuklären wäre).

Die "Feasibility Study" liesse sich gegebenenfalls aus Mitteln des T.Z.-Rahmenkredits finanzieren. Vom rein Finanziellen her wäre dies, nach Ansicht von Herrn Wilhelm, verantwortbar.

- 3) Ob auch an eine Finanzierung der Detailplanung aus dem Rahmenkredit für T.Z. gedacht werden könnte, ist heute vom sachlichen Gesichtspunkte aus zu beurteilen verfrüht. Die Erfahrung lehrt freilich, dass die Finanzierung einer Phase nicht selten auch jene der nachfolgenden Phasen nach sich zieht.

In finanzieller Hinsicht wäre allerdings, wiederum gemäss Herrn Wilhelm, beim gegenwärtigen Engagement des T.Z.-Rahmenkredits die Uebernahme der bedeutend höheren Kosten einer Detailplanung der Bahnlinie bereits mit ziemlichen Schwierigkeiten verbunden. Immerhin sei daran erinnert, dass die Alusuisse ihrerseits gewillt ist, "ihr Scherflein beizutragen" (Brief Präsident Meyer an Direktor Jolles vom 5. Oktober; gemäss mündlicher Mitteilungen Präsident Meyers an den Unterzeichneten könnte das "Scherflein" bis zur Hälfte des Totalbetrages ausmachen).

4. In welchem Ausmass von Seiten Guineas die prinzipielle Finanzierung des eigentlichen Baus der Eisenbahnlinie schon einigermaßen sichergestellt werden konnte, ist vorderhand ungewiss. Zwar war in der Eingabe der Alusuisse vom 4. Juni d.J. davon die Rede, dass die Finanzierung der gesamten Infrastruktur des Tougué-Projektes inklusive Stichbahn Tougué-Dabola zu Lasten

- 3 -

des Staates gehe und gestützt auf Weltbank-Kredite vorzunehmen wäre. Näheres über solche Kredite, die offenbar noch der Verhandlung mit der Weltbank bedürften, war aber nicht zu erfahren. - Direkte informelle Erkundigungen der T.Z. bei der Weltbank via unsern Landsmann Heinz Bachmann (Sohn von Prof. Bachmann, St.Gallen) ergaben überdies, dass, nachdem die Bank zurzeit grössere Finanzierungen bezüglich der guineischen Bauxitvorkommen von Boké prüft (wo Alusuisse ebenfalls beteiligt ist), zunächst über dieses Projekt Klarheit geschaffen werden muss, bevor an eine zweite Grossfinanzierung für das gleiche Land herangetreten werden kann. Sollte die Boké-Finanzierung zustandekommen, so würde es wohl vielleicht zwei weitere Jahre dauern, bis die Weltbank bereit wäre, auch Kredite zur Erschliessung der Bauxit-Lagerstätten von Tougué in Betracht zu ziehen. Das Finanzierungsproblem für den Bau der Eisenbahnstrecke ist also noch durchaus offen. Da sich eine Mission der Weltbank Ende November nach Guinea begibt, dürfte hier indessen schon bald vermehrte Klarheit herrschen.

Rein hypothetisch wurde auch die Frage berührt, ob eventuell ein Zuschuss an die Bauarbeiten aus unserem künftigen Rahmenkredit für Finanzhilfe erwogen werden könnte. Dieser Kredit muss aber bei den eidg. Räten überhaupt erst anbegehrt und von ihnen gewährt werden. Darüber schon heute zugunsten eines noch ungewissen Projekts der vorliegenden Art disponieren zu wollen, fällt ausser Betracht. Ob der Komplex allenfalls als "projet de développement intégré", mit simultanen Beiträgen der T.Z. und der Finanzhilfe geeignet wäre, bedürfte noch sehr sorgfältiger Abwägung und erscheint für den Moment zumindest zweifelhaft.

Denkbar wäre andererseits die Gewährung der ERG für Lieferungen von Eisenbahnmaterial (und für Dienstleistungen) aus der Schweiz, sowie, bei der spätern Etablierung der Alusuisse in Tougué, auch die Einräumung der IRG.

5. In früheren Kontakten war die Meinung entstanden, dass die T.Z. ihre Hilfe grundsätzlich nur dann zu leisten pflegt, wenn sie von ausländischen Regierungen darum ersucht wird.

Minister Pestalozzi korrigiert dies dahin, dass die T.Z. nichts unternimmt, ohne die Zustimmung der Regierung erhalten zu haben, in deren Bereich das Projekt durchgeführt werden soll. Notfalls könnte also eine Offerte an die guineische Regierung von der Schweiz auch spontan ausgehen.

6. Bestehen bliebe - rein entwicklungspolitisch betrachtet - der Einwand, dass Extraktionsprojekte ohne anschliessende Verarbeitungsstufen im Lande selbst der Bevölkerung direkt nur in bescheidenem Masse zugute kommen. Durch den Devisenzuwachs für den Staat wird aber natürlich die Wirtschaft des Landes befruchtet, was dann indirekt auf die Bevölkerung zurückstrahlen sollte.
7. Schwerer ins Gewicht fällt eine andere Ueberlegung. In dem am 23. September paraphierten Abkommenstext zwischen der Republik Guinea und der Alusuisse lautet Art. 6, Alinea 3 wie folgt:

" La Guinée construira à ses frais un chemin de fer à voie normale de grande capacité entre Tougué et Dabola ou un point d'embranchement encore plus favorable de la ligne Kankan - Conakry. Par un accord séparé, la Guinée charge Alusuisse du projet de ce chemin de fer ... " (Unterstreichung durch uns).

Vertraglich würde also Alusuisse mit der Projektstudie betraut. Würde letztere mit schweizerischen öffentlichen Mitteln finanziert (auch wenn ein Teil der Kosten von Alusuisse selbst getragen bzw. zurückerstattet würde), so könnte allzuleicht der Eindruck entstehen, als ob die "grosskapitalistische" Alusuisse, die in Guinea ein Riesengeschäft vorbereitet, sich für dessen Verwirklichung vom Bund "subventionieren" lässt. Für polemische Angriffe (auch im Parlament) böte dies einen vorzüglichen Vorwand. Auch objektiv bleibt ein gewisses Unbehagen bestehen.

- 5 -

Wäre aber das Ingenieur-Büro der Alusuisse überhaupt zur Durchführung eines derartigen Auftrags gerüstet? Bei seiner heutigen Dotierung vermutlich nicht. Vorsorgliche Kontakte der Alusuisse scheinen bereits ergeben zu haben, dass auch die SBB, deren wenige Fachleute voll eingesetzt sind, keine Spezialisten abzugeben in der Lage wären. Private Ingenieurfirmen, die im Eisenbahnbau Erfahrung besitzen, sind heute in der Schweiz ebenfalls nur noch dünn gesät. Alusuisse müsste sich also mit Ausländern versehen oder mit einer ausländischen Firma zusammenspannen. Wäre es unter diesen Umständen nicht günstiger und für uns (bzw. T.Z.) auch beruhigender, wenn, statt der direkten Beauftragung von Alusuisse, gegebenenfalls zumindest eine kompetitive internationale Ausschreibung der Projektstudie durch die guineische Regierung oder besser durch die schweizerische T.Z. vorgenommen würde und wenn sich Alusuisse dabei überhaupt heraushielte? Auch andere Formeln wären denkbar, z.B. Bevorschussung der Studie durch T.Z. und Wiederverwendung der Rückzahlung für andere T.Z.-Projekte in Guinea; oder gänzlicher Verzicht auf Finanzierung der Eisenbahn-Projektstudie, statt dessen Schaffung sozialer Einrichtungen im Gebiete der künftigen Bauxit-Mine, womit der "Geste"-Effekt ebenfalls erzielt würde, u.a.m.

Angesichts der diversen obigen Imponderabilien besteht auf jeden Fall seitens der T.Z. und der Handelsabteilung das dringende Bedürfnis, vor irgendwelchen Beschlüssen zur präzisen Klärung der offenen Fragen mit den Vertretern der Alusuisse auf dem "working level" in einer Arbeitssitzung zusammenzutreten. Diese könnte, da der Vertrag Guinea-Alusuisse am 23. November perfekt werden soll, noch vor diesem Datum stattfinden.

- 6 -

II. Anruf von a.Bundesrat Schaffner

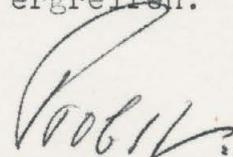
Am gleichen Tag, 6. November, nach der obigen Besprechung, ruft mich Dr. Schaffner in seiner Eigenschaft als Verwaltungsratsmitglied der Alusuisse an und erkundigt sich nach dem Stand der Dinge. Ich orientiere ihn und füge bei, dass ich mit Präsident Meyer wegen der geplanten Konferenz unverzüglich in Verbindung treten würde.

III. Telephonische Unterredung mit Dr. Emanuel Meyer, Präsident der Alusuisse.

Ich telephoniere Herrn Meyer ebenfalls noch gleichentags. Er dankt für die Orientierung und versteht unsere Schwierigkeiten, zu deren Ueberwindung Alusuisse beizutragen bereit wäre.

Doch hat sich soeben herausgestellt, dass die guineische Regierung, welche gemäss Protocole d'Accord vom 23. September 1970 am Vertragstext nur noch Modifikationen "sur des points mineurs" vornehmen wollte, unerwartet doch recht erhebliche Abänderungsbegehren geltend macht, die sich nicht übers Knie brechen lassen. Die "deadline" vom 23. November gilt damit nicht mehr; die ganze Angelegenheit hat sich zeitlich verschoben. Eventuell wird eine "Geste" des Bundes gar nicht mehr nötig sein. Wir verzichten deshalb vorderhand im gemeinsamen Einvernehmen auf die Ansetzung eines Konferenztermins. Alusuisse wird, falls die Sache wieder akut würde, selbst die Initiative zu einer Besprechung mit uns ergreifen.

* *



Kopie dieser Notiz geht an die Teilnehmer der Besprechung vom 6. November sowie zur vertraulichen Orientierung an die

Herren Direktor Dr. P. Jolles

Botschafter S. Marcuard

Minister H. Bühler

Vizedirektor E. Moser

O. Hafner, T.Z.

Botschafter Jean Richard, Dakar

Geschäftsträger a.i. E. Schmid, Conakry.