

An den B u n d e s r a t

Bern, den 5. Januar 1953.

Betr. Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung des Abkommens vom 26. August 1952.

I. Das Abkommen vom 26. August 1952 zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland über die Ablösung der schweizerischen Forderungen gegenüber dem Deutschen Reich sieht folgende Regelung der deutschen Zahlungen vor:

- a) Ein Betrag von 121'500'000 Schweizerfranken ist in der Weise zu tilgen, dass 60 Millionen Schweizerfranken am 1. April 1953 und je 20'500'000 Schweizerfranken am 1. April der drei darauffolgenden Jahre an die Schweizerische Eidgenossenschaft gezahlt werden.
- b) Ein weiterer Betrag in der Höhe von 328'500'000 Schweizerfranken wird wie folgt bezahlt werden:

20 Millionen Schweizerfranken in vier gleichen Jahresraten von je 5 Millionen Franken, beginnend mit dem 1. April 1953 und fortlaufend am 1. April der darauffolgenden drei Jahre;

308'500'000 Schweizerfranken in 27 gleichen Jahresraten von je 14'900'000 Schweizerfranken, beginnend mit dem 1. April 1957. Diesen Amortisationsraten ist ein rechnungsmässiger Zins von 2 % zugrunde gelegt. Bis zum Beginn der

- 2 -

Amortisation ist der Betrag von 308,5 Millionen Schweizerfranken zu 3 % zu verzinsen.

- c) Ein Betrag von 200 Millionen Schweizerfranken soll nach näherer Vereinbarung zwischen den Regierungen der vertrags-schliessenden Teile zu Investitionszwecken in Deutschland stehen gelassen werden. Bis zum Abschluss entsprechender Investitionsvereinbarungen werden diese Mittel zu 3 % verzinst.

Gemäss Art. 5 des Vertrages erklärte sich die Eidgenossenschaft bereit, zu gegebener Zeit aus eigener Initiative oder auf Vorschlag der Bundesrepublik Deutschland in Erwägung zu ziehen, ob und in welchem Umfange sie weitere Investitionen zu Lasten des vorgenannten Betrages von 328,5 Millionen Schweizerfranken vornehmen kann.

Sollte andererseits über die Investierungen binnen angemessener Frist keine oder keine vollständige Einigung erzielt werden können, so würden nach Art. 4 die 200 Millionen wie die in Art. 3, Abs. 3 genannten 308,5 Millionen zu 2 % verzinst und in 27 Jahren abgetragen werden.

- II. Ueber die Durchführung der Investitionen in der Höhe von 200 Millionen Schweizerfranken sind seither Verhandlungen aufgenommen worden, in deren Verlauf gewisse Meinungsverschiedenheiten zwischen der schweizerischen und der deutschen Auffassung zu Tage getreten sind. Wir möchten den Bundesrat im folgenden darüber orientieren.

- A. Die Vorgeschichte der grundsätzlichen Vereinbarung über die Investitionen der 200 Millionen Schweizerfranken ist kurz die folgende.

1. In einem ersten Stadium der Verhandlungen, als lediglich die sogenannte Clearingmilliarde ohne die Nebenforderungen in der Höhe von 177 Millionen Schweizerfranken zur Diskussion stand, wurde in Aussicht genommen, dass von 500 Mil

lionen Franken, die damals zur Abgeltung der schweizerischen Clearingforderungen in Aussicht genommen wurden, 100 Millionen Franken zu Investitionszwecken in Deutschland stehen gelassen werden sollen, und zwar zur Elektrifikation der Strecke Karlsruhe-Basel.

Die Elektrifikation dieser Strecke ist nämlich für die Schweizerischen Bundesbahnen von grossem Interesse, stellt sie doch die wichtigste Zufahrtslinie zum Gotthard dar. Da im Rahmen der Montanunion Präferenztarife für den Güterverkehr vorgesehen sind, besteht die Gefahr, dass der Transit von Kohle und Stahl statt wie bisher über den Gotthard über die französischen Linien (Mont-Cénis) geleitet werden könnte. Das wirksamste Mittel, um dieser Gefahr der Umfahrung zu begegnen, ist nach Auffassung der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen und des Post- und Eisenbahndepartements die Elektrifikation der vorgenannten Zufahrtsstrecke zum Gotthard. Je leistungsfähiger die direkte Nord-Süd-Verbindung über den Gotthard ist, umso geringer ist die Gefahr einer Konkurrenzierung durch die französischen Linien. Wir waren daher mit dem Post- und Eisenbahndepartement der Auffassung, dass mindestens 100 Millionen Franken für diese Investition einzusetzen seien.

2. Als es in den Verhandlungen vom vergangenen August darum ging, auch noch die restlichen Forderungen in der Höhe von 177 Millionen Schweizerfranken zu regeln, die besonders umstritten waren, sahen unsere Unterhändler sich veranlasst, eine weitere Investition von 100 Millionen Franken in Aussicht zu stellen, um zu einem für unser Land befriedigenden Ergebnis zu kommen. Dabei wurde im Einvernehmen mit dem Eidg. Volkswirtschaftsdepartement bzw. den Organen der Kriegswirtschaft, eine Investition in der Montanindustrie, vorab der Stahlindustrie, in Aussicht genommen. Dadurch soll zweierlei erreicht werden:

- 4 -

- a) eine Verbesserung unserer Versorgungslage in Eisen, Stahl und Stahlprodukten, und
- b) ein Schutz gegen die sog. Doppelpreise.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben nämlich gezeigt, dass in Zeiten starker wirtschaftlicher Anspannung unsere Versorgung in Stahl und Stahlprodukten, beispielsweise Blechen, auf Schwierigkeiten stösst. Zudem müssen wir immer wieder feststellen, dass unsere Wirtschaft für Stahl und Stahlprodukte Preise zu bezahlen hat, die über den Weltmarktpreisen liegen, wodurch ihre Konkurrenzfähigkeit beeinträchtigt wird.

Ferner scheint den Organen der Kriegswirtschaft ein engerer Kontakt mit Werken der deutschen Stahlindustrie insofern von Interesse zu sein, als wir auf diese Weise eine gewisse Tuchfühlung mit der Montanunion erhalten, der wir aus wirtschaftlichen und politischen Gründen nicht angehören können. Die mit einer derartigen Investition im Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Probleme sind von der Sektion für Eisen und Maschinen des Kriegs- Industrie- und Arbeitsamtes mit den interessierten Wirtschaftskreisen eingehend besprochen worden. Die Wünsche und Anregungen dieser Kreise sind in einem Schreiben an die Finanzverwaltung vom 9. Dezember 1952 niedergelegt.

B. Die Meinungsverschiedenheiten mit unsern Vertragspartnern, anlässlich des Besuches von Herrn Bundesminister Schaeffer und Herrn Präsident Abs zutage getreten sind, betreffen:

- 1) die Investitionssumme bei der Elektrifikation der Strecke Karlsruhe-Basel;
- 2) die Modalitäten der Investitionen sowohl bei der Deutschen Bundesbahn wie bei der Montanindustrie;
- 3) die Verzinsung der 308,5 Millionen gemäss Ziffer Ib hiervor (Art. 3, Abs. 3 des Vertrages) während den Jahren 1953-1957.

1. Die Investitionssumme bei der Elektrifikation Karlsruhe-Basel.

Wie erwähnt, war bei den ersten Verhandlungen eine Investition von 100 Millionen Franken in Aussicht genommen worden. Seitherige Berechnungen ergaben, dass die Elektrifikation der Strecke Karlsruhe-Basel mit einem Betrag von 100 Millionen Franken nicht durchgeführt werden kann. Die deutschen Unterhändler weisen darauf hin, dass die Elektrifikation dieser Strecke, allerdings einschliesslich gewisser Nebenstrecken, an welchen wir nicht interessiert sind, und eines Kraftwerkes im Kostenbetrag von 30 Millionen Franken, ca 200 Millionen Franken kosten werde. Im Hinblick auf diese Schwierigkeiten, die wir kennen sahen, haben die Generaldirektion SBB und die Finanzverwaltung Fühlung aufgenommen mit unserer Maschinenindustrie und den Grossbanken, sodass wir in der Lage waren, anlässlich der Besprechung mit Herrn Bundesminister Schaeffer einen schweizerischen Lieferkredit von 40 Millionen Franken für elektrisches Traktionsmaterial in Aussicht zu stellen. Dieses Angebot stiess jedoch nur auf geringes Interesse, weil die deutsche Elektro- und Waggonindustrie zur Zeit nicht besonders gut beschäftigt zu sein scheint. Von deutscher

- 6 -

Seite wurde eine schweizerische Investition von 140 Millionen Franken als ein Minimum bezeichnet. Die deutschen Unterhändler liessen dabei durchblicken, dass sie sich mit einer Erhöhung der Investitionsquote von 200 auf 240 Millionen Franken einverstanden erklären könnten.

Demgegenüber halten wir eine Beschränkung der Investition bei der Deutschen Bundesbahn auf 100 oder allenfalls 120 Millionen Franken für angezeigt; dafür sollte der Deutschen Bundesbahn ein schweizerischer Lieferkredit für Traktionsmaterial in der Höhe von 30 Millionen Franken in Aussicht gestellt werden, der von einem schweizerischen Konsortium, bestehend aus Banken und Industrie, gewährt würde.

2. Die Modalitäten der Investitionen.

In diesem Punkt ergaben sich bedeutend ernsthaftere Meinungsverschiedenheiten. Einmal brachten die deutschen Unterhändler in Vorschlag, die Schweiz solle auf direkte Investitionen bei der Bundesbahn und der Industrie verzichten und diese durch die Deutsche Bundesrepublik vornehmen lassen; die Bundesrepublik andererseits erkläre sich bereit, die 200 Millionen Franken zu gleichen Bedingungen wie die 308,5 Millionen Franken zu amortisieren.

Die deutschen Unterhändler gingen dabei wohl von folgender Ueberlegung aus:

Wenn die Schweiz selbst die Investitionen vornimmt, kann sie bei der heutigen Lage am deutschen Kapitalmarkt relativ hohe Zinsvergütungen erhalten. Wir haben allerdings nur Zinssätze von 4 % bei der Bundesbahn und 5 % bei der Industrie in Aussicht genommen; aber auch diese Zinssätze liegen noch erheblich über demjenigen, welcher dem Amortisationsplan gemäss Art. 3 des Abkommens zu-

grunde liegt und 2 % beträgt. Es wäre nun zweifellos für die Deutsche Bundesrepublik vorteilhaft, der Schweiz einen Zins von 2 % zu vergüten und gleichzeitig der Industrie einen Zins von ca 8 % zu belasten; die Deutsche Wiederaufbau-Bank, die sich im Eigentum der Bundesrepublik befindet, fordert für Wiederaufbaukredite Zinssätze von 7,8 %. Es mag auch nicht ausgeschlossen sein, dass bei der deutschen Taktik der Gedanke an die Anwendung von Art. 4, letzter Satz mitspielt (vgl. oben I c a. 3.).

Dieser vom Standpunkt der Bundesrepublik sicher günstige Vorschlag würde für uns zunächst einmal einen ganz bedeutenden Zinsverlust bedeuten. Gehen wir von den in Aussicht genommenen Zinssätzen von 4 und 5 % aus, so stellt der deutsche Vorschlag für uns eine Verschlechterung von 130 Millionen Franken dar.

Der deutsche Vorschlag bedeutet aber nicht nur eine beträchtliche Zinseinbusse; er ist auch mit folgenden schwerwiegenden Nachteilen verbunden:

- a) Der direkte Kontakt mit dem Schuldner geht verloren und damit auch die Bereitwilligkeit der deutschen Stahlindustrie, unsere Wünsche in bezug auf die Belieferung in Notzeiten zu berücksichtigen. Erhält die deutsche Industrie die Mittel statt zu 5 % von uns, zu annähernd 8 % von der Wiederaufbau-Bank, so ist nicht einzusehen, weshalb sie gegenüber unserem Lande irgendwelche Konzessionen machen soll.
- b) Der Zinstransfer kann bei der Bahninvestition durch den gegenseitigen Verrechnungsverkehr der Bahnen subsidiär sichergestellt werden, bei der Industrie durch Warenlieferungen, sodass auch bei einer Beendigung der Zahlungsunion und einem Zusammenbruch eines allfälligen Zahlungsabkommens ein Transfer von Zinsen möglich erscheint. Diese Möglichkeiten entfallen bei einer Investition durch die Bundesrepublik, d.h. bei der Annahme des deutschen Vorschlages.

- 8 -

- c) Angesichts der labilen weltpolitischen Lage scheinen uns die Deutsche Bundesbahn und die Montanindustrie mindestens gleichwertige Schuldner zu sein wie die Deutsche Bundesrepublik. Jedenfalls kann eine gewisse Risikoverteilung als erwünscht bezeichnet werden; diese Risikoverteilung entfiere nach dem deutschen Vorschlag.

Der deutsche Gegenvorschlag entspricht im übrigen weder dem Wortlaut noch dem Sinn und Geist des Vertrages vom 26. August 1952. Denn von Investitionen kann u.E. im in Frage stehenden Zusammenhang nur gesprochen werden, wenn die Eidgenossenschaft die betreffenden Mittel der Bundesbahn und der Montanindustrie zur Verfügung stellt, und wenn ein entsprechender Schuldnerwechsel Platz greift, indem nicht mehr die Bundesrepublik Schuldnerin ist, sondern die mit den Investitionen bedachten Unternehmen Schuldner werden. Hätte man eine Lösung gewollt, wie sie heute von den deutschen Unterhändlern in Vorschlag gebracht wird, so hätte man zweifellos eine andere Formulierung des Vertrages gewählt.

Dass auch die deutsche Seite den Vertrag ursprünglich in unserem Sinne auffasste, geht sowohl aus der Denkschrift der Deutschen Regierung an den Deutschen Bundestag als aus einer Rede des Herrn Abs vor dem Uebersee-Club in Hamburg hervor. Wir zitieren aus der Denkschrift folgenden Passus:

"Schliesslich ist es als wesentlicher Vorteil bei der Schuldenregelung zu bezeichnen, dass die Schweiz einen Betrag von 200 Millionen Schweizer Franken zur Investition in Deutschland belassen wird, womit die deutsche Wirtschaft einen nützlichen Antrieb erhalten dürfte. Damit ist die Schweiz als erstes Land nach der in London zustande gebrachten Schuldenregelung wieder als Kreditgeber für die deutsche Wirtschaft gewonnen worden."

Herr Abs führte in dem genannten Vortrag folgendes aus:

"Wenn nun die Schweiz solche Beträge für Investitionszwecke zur Verfügung stellt, so muss der Bund diese zunächst einmal zahlen und die Schweiz tritt mit ihrer Forderung statt gegenüber dem Bund in Zukunft gegenüber demjenigen auf, der die Investition vornimmt und verlangt daher von ihm Zinsen und endgültig die Rückzahlung."

Das Abkommen vom 26. August 1952 setzte die Konditionen, unter welchen die Investitionen vorgenommen werden sollen, nicht fest. Dieser Punkt wurde zwar in den Verhandlungen besprochen, wobei davon ausgegangen wurde, dass die Konditionen zur gegebenen Zeit zwischen der Schweiz und den deutschen Interessenten als Kreditnehmer zu vereinbaren seien. Dass man dabei an einen Zinssatz von mehr als 2 % dachte, geht schon daraus hervor, dass die 200 Millionen Franken bis zum Abschluss entsprechender Investitionsvereinbarungen zu 3 % durch die Deutsche Bundesrepublik verzinst werden.

Angesichts der vorbeschriebenen Gegebenheiten und Interessen erscheint es uns empfehlenswert, in der deutschen Montanindustrie (Stahlindustrie) eine Investition von 100 Millionen Franken zu machen, sofern die wirtschaftspolitischen Bedingungen in bezug auf die Belieferung in Notzeiten und die Vermeidung von Doppelpreisen erfüllt werden. Jedoch soll weder bei den Investitionen an die Deutsche Bundesbahn noch bei jenen an die Stahlindustrie auf den deutschen Vorschlag, die Investitionen über die Bundesrepublik zu leiten, eingetreten werden.

3. Verzinsung der 308,5 Millionen 1953-1957.

Anlässlich einer Besprechung mit Herrn Abs vom 18. August 1952 in Bern wurde die Abgeltung der Nebenforderungen in

- 10 -

der Höhe von 177 Millionen Franken durch eine Zahlung von insgesamt 150 Millionen Franken wie folgt vorgesehen: 100 Millionen Franken in Form von Investitionen, 20 Millionen in vier gleichen Jahresraten von je 5 Millionen in den Jahren 1953-1956, 30 Millionen durch Erhöhung der langfristig abzutragenden Restsumme von 278,5 auf 308,5 Millionen Franken. Andererseits wies Herr Abs daraufhin, dass die Tripartite-Kommission während der Jahre 1953-1957 nicht gleichzeitig Zins und Amortisation zulasse, so dass entgegen dem ursprünglichen Entwurf der Beginn des Amortisationsplanes auf das Jahr 1957 hinausgeschoben werden müsse. Nicht ausdrücklich gesprochen wurde indessen von der Verzinsung des fraglichen Betrages während der Jahre 1953-1957. In der Folge präzisieren wir den Vertragstext in diesem Punkt, der dann sowohl von den Alliierten als auch den deutschen Unterhändlern akzeptiert wurde. Herr Abs war jedoch der Auffassung, dass wir auch auf die Verzinsung des Betrages von 308 Millionen Franken bis zum Jahre 1957 hätten verzichten sollen. Er verlangte deshalb nachträglich eine Korrektur des Vertrages, was jedoch nicht mehr zugestanden werden konnte, da dieser sowohl vom Bundesrat als auch von den zuständigen Kommissionen zur Kenntnis genommen war und gutgeheissen wurde.

In den Verhandlungen über diese Frage liessen wir durchblicken, dass wir zu einem gewissen Entgegenkommen in diesem Punkte bereit wären, etwa in der Weise, dass wir der Deutschen Bundesrepublik eine Garantieprovision zubilligen, sofern sie sich bereit erklären sollte, den Kredit an die Industrie und die Bundesbahn zu garantieren. Dieses Entgegenkommen sollte jedoch nicht weitergehen als die Differenz zwischen 2 und 3 % auf der Summe von 308,5 Millionen Franken während 4 Jahren, d.h. ca 12 Millionen Franken.

- 11 -

III. Es ist in Aussicht genommen, im Verlaufe des Monats Januar in Bonn die hängigen Fragen abzuklären und wenn möglich zu einer Entscheidung und einem Abschluss zu kommen. Inwieweit damit eine Erwiderung des kürzlichen Besuches von Herrn Bundesminister Schaeffer in Bern durch den Chef des Finanz- und Zolldepartements verbunden werden soll, wird der Bundesrat zu entscheiden haben.

In jedem Fall sollte die Delegation für die Weiterführung der Verhandlungen bestellt werden aus

Herrn Minister Stucki, Delegierter des Bundesrates für
Spezialmissionen, und

Herrn Dr. Iklé, Direktor der Eidg. Finanzverwaltung.

Die Delegation sollte ermächtigt sein, im Bedarfsfalle Experten zu den Verhandlungen beizuziehen.

IV. Es muss mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass die in diesem Bericht beantragten Instruktionen nicht ausreichen, um eine Einigung über alle offenen Fragen herbeizuführen. Sollte dieser Fall eintreten, so müsste die Delegation nach Bern Bericht erstatten. Damit die Verhandlungen mit ergänzten Instruktionen ohne grössern Unterbruch weitergeführt werden können, empfiehlt es sich, das Finanz- und Zolldepartement zu ermächtigen, zusammen mit dem Politischen Departement allenfalls notwendige weitere Instruktionen zu erteilen.

- 12 -

Aus diesen Gründen beantragen wir

zu beschliessen:

- 1) Vom vorstehenden Bericht wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen, und der Verhandlungsdelegation werden im besonderen folgende Instruktionen erteilt:
 - a) Die Verhandlungsdelegation ist ermächtigt, die Investition bei der Deutschen Bundesbahn zur Elektrifikation der Strecke Basel-Karlsruhe von 100 auf 120 Millionen Franken zu erhöhen, sofern die Investitionsquote gemäss Art. 4 der Vereinbarung vom 26. August 1952 um den gleichen Betrag erhöht wird. Der Deutschen Bundesbahn kann zudem ein schweizerischer Lieferkredit für Traktionsmaterial in der Höhe von 30 Millionen Franken in Aussicht gestellt werden.
 - b) Die Verhandlungsdelegation ist ferner zu Vereinbarungen über eine Investition von ca. 100 Millionen Franken in der deutschen Montanindustrie (Stahlindustrie) ermächtigt, sofern die wirtschaftspolitischen Bedingungen in bezug auf die Belieferung in Notzeiten und die Vermeidung von Doppelpreisen erfüllt werden.
 - c) Die Investitionen bei der Deutschen Bundesbahn und bei der Montanindustrie (Stahlindustrie) sind durch die Eidgenossenschaft direkt bei den interessierten Unternehmen vorzunehmen. Auf den deutschen Vorschlag, die Investitionen über die Deutsche Bundesrepublik zu leiten, soll nicht eingetreten werden.
 - d) Der Deutschen Bundesrepublik kann eine Garantie-Provision von höchstens 12 Millionen Franken zu Lasten der Zinserträge gewährt werden.
- 2) Kann trotz den vorstehenden Instruktionen keine Einigung erzielt werden, so ist das Finanz- und Zolldepartement ermäch-

- 13 -

tigt, zusammen mit dem Politischen Departement weitere Instruktionen zu erteilen.

- 3) Die Verhandlungsdelegation setzt sich zusammen aus
Herrn Minister Stucki, Delegierter des Bundesrates für
Spezialmissionen,
Herrn Dr. Iklé, Direktor der Eidg. Finanzverwaltung.

Die Delegation ist ermächtigt, im Bedarfsfalle Experten zu den Verhandlungen beizuziehen.

- 4) Die Bundeskanzlei wird beauftragt, eine auf den Namen der Herren Minister Stucki und Direktor Iklé lautende Vollmacht zur Unterzeichnung der aus den Verhandlungen mit der Deutschen Bundesrepublik sich ergebenden Vereinbarungen auszustellen.

EIDG. FINANZ- UND ZOLLDEPARTEMENT:

Dr. M. W e b e r

Protokollauszug an das Finanz- und Zolldepartement (6 Ex.), das Eidg. Politische Departement (6 Ex.) und an das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement (6 Ex.).