

E 2200 Paris 1/1551

*Le Chef du Département de l'Economie publique, E. Schulthess,
au Ministre de Suisse à Paris, A. Dunant*

L n° 6192.94

Bern, 27. September 1919

Wir sehen uns leider neuerdings¹ genötigt, Sie um Ihre Intervention mit Bezug auf die französischen Saarkohlenlieferungen dringend zu bitten. Frankreich hat das im Abkommen vom 25. März d.J.² versprochene Quantum bekanntlich trotz aller Reklamationen und Versprechungen nie voll geliefert. Im August sind bloss ca. 12 000 Tonnen zur Ablieferung gelangt! Es besteht keine Aussicht, dass dieses ganz ungenügende Quantum im laufenden Monat wesentlich überschritten wird, indem die Eingänge bis zum 24. September nur ca. 11 000 Tonnen ausmachen.

Die französische Botschaft in Bern, bei welcher sowohl unser Departement als auch Herr Dubois, Präsident der Schweiz. Kohlen-Genossenschaft in Basel, mehrfach und eindringlich vorstellig geworden sind, hat nun kürzlich den Vorschlag gemacht, die Schweiz möchte alle ihr aus dem Saargebiet zustehenden Kohlen mit eigenen kompletten Eisenbahnzügen abholen, da die ungenügenden Lieferungen auf die Transportkrise zurückzuführen seien. Trotz grosser Schwierigkeiten haben sich die Bundesbahnen auf unsere Veranlassung hin hiezu bereit erklärt und Fachleute nach Strassburg geschickt, um die Détails mit den dortigen Behörden zu vereinbaren. Zu ihrer grössten Überraschung wurde jedoch die Stellung des Eisenbahnmaterials durch die Schweiz von den französischen Stellen zurückgewiesen mit der Begründung, es seien von Paris keine bezüglichen Instruktionen eingetroffen. Noch befremdender ist die den Vertretern der S.B.B. gemachte Mitteilung, die Behörden in Paris hätten ausdrücklich Weisung gegeben, der Schweiz in den Monaten August und September nur 20 000 Tonnen zu liefern! Ihnen, Herrn Dubois und uns gegenüber ist dagegen immer erklärt worden, man habe bestimmtsten Auftrag erteilt, der Schweiz ihr volles Quantum von 60 000 Tonnen zukommen zu lassen.

1. Cf. n° 55.

2. Cf. DDS 7/1, n° 283.



Die Art und Weise, wie französischerseits das Abkommen vom 25. März erfüllt wird, erhellt noch deutlicher aus folgendem Vorfall: Die Kohlen-Genossenschaft in Basel hat kürzlich von Ingénieur en chef du matériel et de la traction der Elsass-Lothringer-Bahnen in Strassburg ein Schreiben des Inhalts erhalten, die Elsass-Lothringer-Bahnen hätten einen Zug von 316 Tonnen, ungefähr zur Hälfte mit amerikanischer, zur Hälfte mit Saarkohle beladen, der für die Schweiz bestimmt gewesen ist und ausschliesslich aus Schweizerwagenmaterial bestand, beschlagnahmt und für eigene Zwecke ausgeladen. Die Kohlen-Genossenschaft wurde ersucht, dafür Rechnung zu stellen!

Ein weiterer Kommentar für ein solches Verhalten erübrigt sich wohl. Sie werden mit uns einig gehen, dass dagegen mit aller Schärfe protestiert werden muss.

Im weitern möchten wir darauf hinweisen, dass unsere Kohlenversorgung gegenwärtig fast ausschliesslich von der geregelten Spedition über die linksrheinischen Eisenbahnlinien abhängig ist. Die Kohlen aus der Saar, aus Belgien, aus England und aus Amerika, müssen auf diesem Wege in die Schweiz transportiert werden. Nun sind aber die linksrheinischen Eisenbahnlinien und Häfen derart überlastet und es herrscht dort eine derartige Unordnung, dass die Transporte oft sehr lange stocken, was nebst allen andern Unzukömmlichkeiten eine ausserordentliche Erhöhung der Transportkosten und für die Schweiz Aufwendungen mit sich bringt. Die Kohlen-Genossenschaft sowohl als die Fero haben ihr möglichstes getan, um die französischen Lokalbehörden zu bewegen, den Transport auch auf den rechtsrheinischen Linien zu gestatten. Herr Dubois hat sich hierfür persönlich bei Herrn Minister Loucheur verwendet. Bisher ist aber diese Erlaubnis jeweilen nur für einige wenige Tage erteilt worden, sodass eine Behebung der Schwierigkeiten bis jetzt in befriedigender Weise nicht möglich war. Wir bitten Sie, bei der zuständigen Stelle auch eindringlich dahin wirken zu wollen, dass die Benützung der rechtsrheinischen Häfen und Eisenbahnlinien für unsere Kohlentransporte uneingeschränkt gestattet werde.³

P.S. Zu Ihrer weitern Orientierung übermitteln wir Ihnen noch vertraulich Kopie eines Schreibens, welches Herr Dubois an Herrn Minister Loucheur am 15. d.M. gerichtet hat.⁴

3. *Dès la réception de cette lettre, le Ministre Dunant a rédigé une note circonstanciée et très catégorique [...]; il ose espérer que cette fois le Gouvernement français ne se contentera pas de promesses et que le résultat des multiples démarches, auxquelles il a donné un caractère d'extrême urgence ne se fera pas attendre. Un postscriptum de la même lettre du Ministre Dunant au Conseiller fédéral Schulthess du 1^{er} octobre dit: J'ajoute, [...] que j'ai eu à déjeuner aujourd'hui un ami intime de M. Millerand, auquel j'ai exposé en détail la situation et qui a pu me donner l'assurance qu'une fois mis au courant de la situation, M. Millerand lui-même interviendrait dans le sens de nos conclusions (E 2200 Paris 1/1551). Pour la réponse française, cf. n° 65 note 5.*

4. *Reproduit en annexe.*

ANNEXE

*Le Président de la Société coopérative suisse des Charbons, L. Dubois,
au Ministre français de la Reconstitution nationale, L. Loucheur*

Copie

L

Bâle, 15 septembre 1919

Cher Monsieur et Ami,

Pardonnez-moi si je viens, malgré votre énorme travail, solliciter votre attention relativement à ce qui suit. Je sais que vous avez une très vive sympathie pour mon pays et que, personnellement, je puis compter sur votre amicale bonne volonté.

L'accord franco-suisse de mars 1919 prévoyait un contingent de 63,000 tonnes de charbon de la Sarre en faveur de la Suisse. Ce contingent mensuel est loin d'être atteint depuis mars.⁵ On m'affirme même d'Alsace que la liste de répartition pour août et pour septembre limite à 20,000 T. la quantité destinée à la Suisse. Notre position est si critique que je vous prie de bien vouloir examiner le relèvement de ce chiffre.

Nous recevons du charbon belge par fer et surtout par eau, du charbon anglais (très peu) et du charbon américain par Rotterdam et Anvers, puis par eau jusqu'à Ludwigshafen ou Strasbourg. Ces charbons belges, anglais et américains devraient être évacués sur la Suisse par les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. Or, ce réseau est surchargé et la circulation y est absolument insuffisante pour pourvoir à tous ces transports; les ports de la rive gauche du Haut Rhin sont encombrés et l'arrivée en Suisse de cette marchandise, non seulement éprouve de grands retards, mais est compromise. Je suis avisé que le Conseil fédéral fait une démarche auprès du Gouvernement français pour que nous soyons autorisés, jusqu'à ce que les circonstances aient changé, à nous servir des ports de la rive droite du Rhin (en particulier Mannheim et Kehl) et à faire effectuer ensuite le transport depuis ces ports en Suisse par les chemins de fer badois. Il me paraît que ce mode de procéder serait aussi bien dans l'intérêt du réseau alsacien-lorrain, qui recouvrerait un peu de sa mobilité, que dans celui du ravitaillement de la Suisse. Je recommande tout particulièrement à votre bienveillance l'examen de cette question dont la solution me paraît être très urgente.

Tout en vous remerciant de l'accueil que vous voudrez bien réserver à la présente, je vous présente, Cher Monsieur et Ami, l'expression de mon affectueux dévouement.

5. Cf. nos 55, 65.