

EVD KW Zentrale 1914–1918/24–25

*Le Secrétaire général du Département de l'Economie publique, W. Bleuler,  
au Ministre de Suisse à Paris, A. Dunant*

Copie

L 95/6. Ausführung des

Abkommens vom 25. März 1919;

Transportabkommen

Bern, 29. September 1919

Mit Schreiben vom 15. Juli<sup>1</sup> übermittelten Sie der Handelsabteilung die Kopie einer vom 11. gleichen Monats<sup>2</sup> datierten Verbalnote des französischen Ministeriums des Auswärtigen betreffend die Ausführung des Abkommens vom 25. März 1919.<sup>3</sup> Die Note ist die Antwort auf die Replik, welche Sie dem Ministerium auf Grund des Schreibens unseres Departementes vom 22. Mai, Nr. 3290<sup>4</sup>, zugestellt hatten (Siehe Ihr Schreiben vom 28. Mai, Nr. 1356).<sup>5</sup>

Die französische Note vom 11. Juli befasst sich unter anderm mit der Frage des Abtransportes der schweizerischen Waren ab den französischen Seehäfen. Sie enthält die Behauptung, dass die französischen Behörden bestrebt seien, den Bestimmungen des Abkommens vom 25. März hinsichtlich der Durchführung der Transporte ab den Seehäfen nachzukommen, dass dabei aber infolge angeblich systemloser und oft wechselnder Instruktionen seitens der zuständigen schweizerischen Dienststellen Schwierigkeiten entstünden.

Die Fero erstattete uns zu diesem Punkte unterm 25. August folgenden Bericht:  
«Mit Verbalnote vom 11. Juli 1919 an die Schweizerische Gesandtschaft in Paris teilt das Ministerium des Auswärtigen in Paris mit, dass seit 1. Mai folgende Anzahl Züge verkehre:

1. 3 Züge täglich ab Cette,
2. 1–2 Züge täglich ab Marseille,
3. 1 Zug täglich alternativ zwischen Port-de-Bouc und Saint-Louis du Rhône.

Im weitem wird gesagt<sup>6</sup>, dass die französischen Dienste bemüht seien, den Abmachungen bezüglich der Transporte nach der Schweiz nachzukommen. Die Durchführung der Vereinbarung werde aber dadurch erschwert, dass schweizerischerseits fortwährend Änderungen von dem je für 14 Tage zum voraus aufgestellten Programm verlangt werden. Dabei falle noch als erschwerend in

1. *Non reproduite*, cf. E 2200 Paris 1/1564.

2. *Ibidem*.

3. Cf. DDS 7/1, n° 283.

4. Cf. DDS 7/1, nos 420, 423 annexe.

5. Dans cette note du 28 mai au Ministère français du Blocus, Dunant résumait le document publié in: DDS 7/1, n° 423 annexe.

6. La note originale formule des reproches à l'adresse de l'Administration fédérale de la manière suivante: [...] Or, tandis que les services français s'efforcent de leur mieux à satisfaire aux clauses relatives aux transports vers la Suisse, des difficultés constantes surgissent devant eux, par suite

29 SEPTEMBRE 1919

233

Betracht, dass die Änderungen bald von der Generaldirektion der Bundesbahnen, bald von der S.S.S. in Paris oder von den Vertretern in Marseille und Cette und zwar entweder direkt bei der P.L.M. oder beim zuständigen Ministerium verlangt werden.

Wir beehren uns, Ihnen hierauf folgendes mitzuteilen:

Gemäss Abschnitt III des Wirtschaftsabkommens mit Frankreich vom 25. März 1919 sichert die französische Regierung u.a. die Ausführung folgender Züge zu:

- a. 3 Züge täglich ab Cette.
- b. 2 Züge täglich je nach den Bedürfnissen ab Cette, Marseille oder Nizza nach einem von der Fero je für 14 Tage aufzustellenden Programm.
- c. 2 Züge pro Woche ab Marseille.

In Wirklichkeit sind ausgeführt worden:

im April nach Cette	61 Züge
Marseille	26 Züge
Total	<u>87 Züge</u>

statt nach dem Abkommen 158 Züge.

Im Mai nach Cette	61 Züge
nach Marseille	27 Züge
nach Port-de-Bouc	7 Züge
nach St. Louis du Rhône	5 Züge
	<u>100 Züge</u>

statt nach dem Abkommen 163 Züge.

Im Juni nach Cette	47 Züge
nach Marseille	33 Züge
nach Port-de-Bouc	14 Züge
nach St. Louis du Rhône	4 Züge
	<u>93 Züge</u>

statt nach dem Abkommen 158 Züge.

Im Juli nach Cette	13 Züge
nach Marseille	2 Züge
nach Port-de-Bouc	2 Züge
	<u>17 Züge</u>

statt nach dem Abkommen 163 Züge.

---

des modifications fréquentes au programme prévu, fourni chaque quinzaine par l'Administration des Chemins de fer fédéraux.

Bien plus, ces modifications mêmes, cause de perturbations forcées, sont demandées tantôt par la Direction des chemins de fer fédéraux à Berne, tantôt par la S.S.S. à Paris ou ses délégués à Marseille et à Cette, et cela, soit par l'intermédiaire du département compétent, soit directement au réseau P.L.M. à Paris.

Le Ministère des Affaires étrangères n'a pas besoin d'insister sur la complication qui résulte d'une telle absence de méthode dans l'envoi des indications aux services français par les services fédéraux compétents. [...] (E 2200 Paris 1/1564).

Die Belastung der Züge ab den Häfen wird mit 60 Wagen berechnet, die Leerzüge führen 60–63 Wagen. (Abschnitt III, Ziff. 3 des Abkommens).

Die im Wirtschaftsabkommen vorgesehene Anzahl Züge ist somit nie auch nur annähernd erreicht worden.

Weil die Abfuhr der Güter ab Cette und Marseille mit der Zufuhr nicht Schritt hielt, trat eine ausserordentlich grosse Anhäufung von Waren für die Schweiz in diesen beiden Häfen ein. Die Löschung von Schiffen, deren Entladung in Marseille verweigert worden war, musste daher in Port-de-Bouc und St-Louis du Rhône erfolgen. Unser Vertreter in Marseille hat dann Anfang Mai, nachdem die vielen Bemühungen, eine vermehrte Abfuhrgelegenheit zu erhalten, nicht den gewünschten Erfolg hatten, ohne unser Wissen das französische Transportministerium um Zustimmung zur Umleitung von Leerzügen nach den beiden letzteren Häfen gebeten. Sobald wir hiervon Kenntnis erhielten, wiesen wir unsern Vertreter an, seine Wünsche um Zusendung von Leermaterial in Zukunft ausschliesslich uns zu unterbreiten.

Die oben unter Ziffer a und c bezeichneten Züge sollen regelmässig und ohne besondere Verhandlungen ausgeführt werden. Eine besondere Abmachung ist lediglich hinsichtlich der Züge unter b erforderlich. Auf Wunsch der P.L.M. lassen wir ihr das Programm jeweilen durch Vermittlung des Herrn Gorjat, Direktor der Kreisdirektion I in Lausanne, zukommen. Die genaue Ausführung des Programmes ist jedoch zufolge der auf den französischen Bahnen immer noch herrschenden Transportschwierigkeiten fast nie möglich. Auf Veranlassung der Organe der P.L.M. muss die vereinbarte Zahl der Züge sehr häufig eingeschränkt oder die Absendung von Zügen vorübergehend ganz eingestellt werden. Es ist öfters vorgekommen, dass leere schweizerische Wagen, zufolge plötzlicher Einstellung der Abfuhr, wochenlang in Marseille unbenützt stehen geblieben sind. Diese Massnahmen und die Nachlieferung der ausgefallenen Züge bedingen naturgemäss Verhandlungen zwischen der P.L.M. und uns, bzw. den Bundesbahnen, die unter Benützung des Bahntelegraphen geführt werden müssen.

Wir gestatten uns, noch beizufügen, dass uns, zufolge der ungenügenden Abfuhrgelegenheiten ab Cette und Marseille, Schiffsmieten und Mehrfrachten von vielen Millionen Franken entstanden sind. Mehrere für Cette oder Marseille bestimmte Schiffe mussten nach Genua geleitet werden. Einige Schiffe, die wegen zu grossem Tiefgang in Cette nicht anlegen konnten und die daher nach Marseille geleitet wurden, sind hier einfach um 1000-2000 t entlastet und dann wieder nach Cette zurückgesandt worden. In letzter Zeit lässt die Abfuhr ab Cette und Marseille neuerdings in bedenklicher Weise zu wünschen übrig. Es wurden beispielsweise vom 12. Juli bis 24. August für Cette nur ein einziger Leerzug und für Marseille nur 5 Züge angenommen. Unter diesen Umständen muss von der Leitung weiterer Schiffe nach diesen Häfen bis auf weiteres abgesehen werden. [...] <sup>7</sup>

---

7. Suit une citation d'une lettre de la FERO du 22 septembre, exposant qu'aussi bien en août qu'en septembre le bilan des trains pour la Suisse restait bien inférieur aux stipulations de l'accord du 25 mars 1919.

29 SEPTEMBRE 1919

235

Wir bitten Sie, von diesen Mitteilungen der Fero Vormerkung nehmen zu wollen, und überlassen es Ihnen, von denselben in der Ihnen geeignet erscheinenden Weise gegenüber den französischen Behörden Gebrauch zu machen.