

E 7110 1973/134/4

*Le Chef de l'Office de guerre pour les transports
du Département de l'Economie publique, E. Matter,
au Chef du Département de l'Economie publique, H. Obrecht*

Re + P Ma/RS. Vertraulich.

Bern, 1. Mai 1939

Vom 24.-28. April 1939 haben in Paris endlich die längst ersehnten Besprechungen mit den französischen Behörden über die Regelung der Transporte im Kriegsfall aus und durch Frankreich stattgefunden¹. Ich beehre mich, Ihnen nachstehend über die bezüglichen Verhandlungen Bericht zu erstatten:

A.

*Besprechung am 24. April 10 Uhr auf dem Ministère des
Affaires Etrangères.*

Anwesend waren Vertreter der Ministères des Affaires Etrangères, de la Marine, du Commerce, de la Guerre, des Travaux Publics, des Finances sowie des Conseil Supérieur de la Défense Nationale.

Den Vorsitz führte Herr Delenda, Conseil général, sous-directeur de la Sous-Direction des relations commerciales au Ministère des Affaires Etrangères.

Der Vorsitzende gab zunächst eine Darstellung über die gepflogenen mündlichen Besprechungen und den Schriftwechsel zwischen den französischen Behörden und der Schweizerischen Gesandtschaft in Paris vom Monat September 1938 bis zum April 1939². Es waren französischerseits in diesem Zeitraum wiederholt ergänzende statistische Angaben über den Umfang und die Art des aus und durch Frankreich nach der Schweiz im Kriegsfall in Frage kommenden Verkehrs verlangt worden. Der Vorsitzende erklärte, dass Frankreich grundsätzlich bereit sei, die in der Liste «Importation commerciale suisse provenant de la France» vom März 1939 verzeichneten Güter zu liefern. Er fügte bei, dass die in der Liste für die gleichen Gattungen von Waren gesamthaft angegebenen Gewichtsmengen indessen nicht genügen, sondern es sei erwünscht, dass die Mengen für jeden Artikel besonders angegeben werden. Bei der Prüfung der neuen Zusammenstellung sei dann auch die Frage der Überwachung über die Verwendung von Gütern zu erörtern³. Ich unterliess nicht, sofort darauf hin-

1. Cf. N° 73.

2. Cf. E 2200 Paris 12/38, E 7001 (B) 1/454, E 7110 1973/134/4, J I 131 1971/186/56.

3. Cf. Nos 73 et 101.

zuweisen, dass es sich bei dieser Angelegenheit nicht um eine eigentliche Transportfrage handle und ihre Behandlung daher in die Zuständigkeit anderer Dienststellen falle, mit denen ich sofort Fühlung nehmen wolle.

Im weiteren sind noch einige Fragen von denen unter Abschnitt C, Sonderbesprechungen mit Herrn Delenda, die Rede ist, kurz gestreift worden. Es wurde beschlossen, durch einen aus Vertretern der beteiligten französischen Verwaltungen (Krieg, Marine, Travaux Publics, Société Nationale des Chemins de Fer Français) bestehenden Unterausschuss in Verbindung mit der Schweizerischen Delegation prüfen zu lassen, welche Massnahmen für die Annahme und Weiterleitung der für die Versorgung der Schweiz im Kriegsfall benötigten Waren erforderlich sind.

B.

Der Unterausschuss entledigte sich seiner Aufgabe in drei, am 24. 26. und 27. April 1939 auf dem Ministère des Travaux Publics abgehaltenen Sitzungen. Das Ergebnis der Besprechungen wurde in einem Memorandum niedergelegt, wovon ein Exemplar beiliegt⁴. Zu den einzelnen Abschnitten des Memorandums ist zu bemerken was folgt:

Allgemeine Bemerkungen.

Es wurde französischerseits ausdrücklich betont, dass die in Aussicht genommenen Massnahmen für die Ausführung der Transporte der Waren sowohl ab überseeischer als ab englischer und belgischer Herkunft erst nach Verfluss des ersten Monats nach Ausbruch von Feindseligkeiten in Kraft gesetzt werden können. Hiegegen kann nichts eingewendet werden. Man muss sich damit abfinden, dass eine Unterbrechung der Zufuhr von 35-40 Tagen eintritt und wird sich dementsprechend einrichten müssen.

I. Marchandises en provenance d'Angleterre ou de la Belgique.

1. England.

Die Güter englischer Herkunft werden über die Häfen von Le Havre und Rouen und von da hauptsächlich auf der Seine, eventuell auch über andere schiffbare Wege in die Gegend von Dole, St-Jean-de-Losne, Chalon-sur-Saône, Mâcon befördert, hier umgeschlagen und soweit möglich über Vallorbe und Pontarlier weitergeleitet.

2. Belgien.

Die belgischen Behörden haben bei den Verhandlungen die Benützung der Häfen von Anvers und Gand für überseeische Güter mit Bestimmung Schweiz grundsätzlich zugestanden. Es war in Aussicht genommen, diese Güter mit der Eisenbahn oder auf dem Wasserweg nach der französischen Grenze, eventuell auf einer Strecke des Rheins und dann mit der Eisenbahn oder ausschliesslich mit der Eisenbahn über deutsches Gebiet zu befördern. Die französischen

4. Reproduit en annexe.

Behörden erklärten aber nicht in der Lage zu sein, weder mit der Eisenbahn noch auf dem Wasserweg überseeische Güter von Belgien nach der Schweiz zu übernehmen. Sie sind aber bereit, Güter belgischer Herkunft bis zu einem Umfang wie die englischen Waren auf dem Flussweg zu befördern.

Die englischen und belgischen Transporte werden in den Transportplan den die Generaldirektion der Eisenbahnen für die Transporte (Ministère des Travaux Publics) für den eigenen französischen Verkehr ausarbeitet, einbezogen, mit anderen Worten, sie werden dem französischen Verkehr gleichgestellt.

Den französischen Behörden ist noch der Umfang des in Frage kommenden Verkehrs belgischer Herkunft bekannt zu geben. Das Nötige ist in die Wege geleitet.

II. Marchandises en provenance d'outre-mer.

Es ist für uns von eminenter Wichtigkeit dass die Schiffe, die ausschliesslich mit Waren nach der Schweiz beladen sind, unbehelligt gelassen werden. Bezüglich der Frage der Immunität für diese Schiffe wird auf Abschnitt C verwiesen.

Die Wahl der Häfen gab Anlass zu langen Erörterungen. Im September 1938 war für die Schweiz der atlantische Hafen La Pallice in Aussicht gestellt worden. Es wurde an der Konferenz erklärt, dass dieser der Schweiz nicht abgetreten werden könne. Er hätte übrigens verschiedene Nachteile aufgewiesen. Einmal wäre er für den gesamten Verkehr nach der Schweiz ungenügend, ferner hätte der Wagenumlauf nach den während des Weltkrieges gemachten Erfahrungen doppelt solange gedauert als nach den Mittelmeerhäfen Marseille und Sète.

Nach reiflicher Prüfung wurde beschlossen, es seien der Schweiz hauptsächlich der Hafen von Sète und daneben die Häfen von Marseille und Bordeaux zur Verfügung zu stellen. Damit wird der gleiche Zustand hergestellt wie während des Weltkrieges.

Von der ausschliesslichen zur Verfügungstellung des Hafens von Sète für die Schweiz musste abgesehen werden, weil dieser, wie aus den Ausführungen im Memorandum hervorgeht ungenügend ist und daselbst nicht alle Schiffe am Quai zum Auslad gestellt werden könnten. Dieser Hafen war früher für den Umschlag von gewöhnlichen Gütern nicht eingerichtet, weil er hauptsächlich für den Umschlag von Wein dient. Es fehlten auch Lagerhäuser und die Geleise waren in der Hauptsache nur über Drehscheiben zugänglich. Auf meine Anfrage hin wurde angegeben, es seien inzwischen Verbesserungen angebracht worden. Es ist notwendig, dass hierüber noch nähere Untersuchungen vorgenommen werden.

Es wurde auch der Fall ins Auge gefasst, dass die Mittelmeerhäfen nicht benutzt werden können. Für diesen Fall wurde vorgesehen, dass für den schweizerischen Verkehr nach Möglichkeit der Hafen von Bordeaux zur Verfügung gestellt und dieser Verkehr in die Transporte Frankreichs einbezogen würde.

III. Matériels de transport.

A. Güter mit Ausnahme von flüssigen Brennstoffen.

1. Verkehr belgischer Herkunft.

Es wird vorgesehen, dass der Verkehr aus Belgien grundsätzlich mit belgischen Schiffen bewältigt wird. Hierüber ist noch mit der belgischen Regierung zu verhandeln. Abzuklären bleibt noch, ob diese Verhandlungen durch die französische Regierung vorgenommen werden. Der Unterausschuss glaubte, dass dies der Fall sein werde.

2. Verkehr englischer Herkunft.

a. *Güter verschiedener Art*: Hiefür werden etwa 70 Schiffe benötigt, die von Frankreich gestellt werden. Hievon sind abzuziehen die in diesem Lande befindlichen schweizerischen Schiffe, die für diesen Verkehr zur Verfügung gestellt werden sollen.

b. *Kohlen*: Für diesen Verkehr sind etwa 400 Schiffe nötig, die Frankreich stellen wird.

Allgemeine Bemerkungen zu a und b.

Die Schweiz hat nach Möglichkeit Schiffspersonal schweizerischer Nationalität zur Verfügung zu stellen. Ich machte darauf aufmerksam, dass wir nur wenig solches Schiffspersonal besässen.

Der Verkehr von den Fluss- und Kanalumschlagstellen nach der Schweiz sowohl für die verschiedenen Güter als für die Kohle wird in das Programm für die allgemeinen Transporte Frankreichs einbezogen und zwar auch unter Berücksichtigung der Wagenstellung.

3. Verkehr von überseeischen Ländern.

(Mit Ausnahme von flüssigen Brennstoffen).

Grundsätzlich stelle die S.N.C.F. (Société Nationale des Chemins de Fer) die Wagen, verlangt aber, dass sich die Schweiz an der Wagenstellung beteiligt, wenn Frankreich nicht in der Lage ist, alle nötigen Wagen zur Verfügung zu stellen.

Im weiteren wird gewünscht, dass die Bundesbahnen als Ausgleich für die Führung der Verproviantierungszüge für die Schweiz, nötigenfalls gewisse Züge auf den in der Nähe der schweizerischen Grenze liegenden Strecken ausführen.

Diese beiden Begehren hatte das Ministère des Affaires Etrangères, Direction des Affaires Politiques et commerciales in Paris bereits mit Schreiben vom 22. Dezember 1938 an unsere Gesandtschaft gestellt⁵. An der Besprechung wurden anfänglich über beide Punkte sehr weitgehende Verlangen gestellt. Man wollte beispielsweise französischerseits nur die Stellung von 120 Bahnwagen zusagen. Ferner wurde verlangt, dass die Schweiz 100 Lokomotiven stelle. Diese Grundsätze waren für die Schweiz nicht annehmbar. Ich kam mit

5. *Non retrouvé.*

den Vertretern der S.N.C.F. überein, dass wir uns über diese Fragen ausserhalb der offiziellen Verhandlungen des Unterausschusses unterhalten wollten. Hierbei einigten wir uns auf die im Memorandum enthaltene Fassung. Diese trägt den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung. Ich legte insbesondere Wert darauf, dass in das Memorandum eine Bestimmung aufgenommen wurde, wonach die näheren Abmachungen über die Modalitäten betreffend die Stellung von Wagen, die Abgabe von Lokomotiven, ferner über die Ausarbeitung von Fahrplänen für direkte Güterzüge usw. zwischen der S.N.C.F. und den S.B.B. zu treffen seien. Dies deshalb, weil es sich dabei um Angelegenheiten handelt, deren Behandlung in den Geschäftskreis der Generaldirektion der S.B.B. fallen und um zu erwirken, dass die Frage der Entschädigungen für die Benützung der Wagen und der Lokomotiven zum Voraus geregelt wird. Dabei machte ich darauf aufmerksam, dass die Mietentschädigung für die Bestellung von Wagen für gemeinsame Transporte im Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr geregelt ist. Es lag mir daran zu vermeiden, dass Anstände entstehen, wie dies beim Weltkrieg der Fall war. Die PLM⁶ lehnte vom Oktober 1915 an die Bezahlung einer Miete für die von der Schweiz für die Abholung der Güter in den Häfen beigestellten Wagen kurzerhand ab und war von ihrem Standpunkt trotz fortwährenden energischen Vorstellungen von Seiten der Bundesbahnen nicht abzubringen. Die Bundesbahnen und die schweizerischen Privatbahnen hatten bis Ende 1919 zusammen ein Guthaben von über 5 Millionen Franken. Ende 1921 kam endlich eine Einigung zustande, nach der die PLM sich verpflichtete, eine Pauschalentschädigung von SFr. 1 800 000.— zu bezahlen. Die schweizerischen Bahnen erlitten somit einen Verlust von über 3 Millionen Franken. Die Regelung der Frage nach dem Kriege wurde zufolge der Abwertung des französischen Frangens erheblich erschwert.

Da für die Beförderung der Güter die tarifgemässen Frachten bezahlt werden müssen, ist es recht und billig, wenn die französischen Bahnen für die Stellung der Wagen die übereinkommensgemässe Miete entrichten.

Es empfiehlt sich, dass die Bundesbahnen die Verhandlungen mit der S.N.C.F. unverzüglich aufnehmen, damit die Angelegenheit möglichst bald endgültig geordnet wird.

Es ist vorauszusehen, dass während des Krieges an den schweizerischen Güterwagenpark vermehrte Anforderungen gestellt werden. Die Frage der eventuellen vorsorglichen Anschaffung von Wagen wird Gegenstand einer besonderen Behandlung bilden.

B. Flüssige Brennstoffe (380 000 Tonnen).

Die französischen Behörden erklären, dass alle im Park der französischen Bahnen immatrikulierten Kesselwagen mit Ausbruch des Krieges sofort requiriert würden, weil sie für ihre eigenen Bedürfnisse nötig seien. Es bestehen französische Wagenleihgesellschaften, die über einen ziemlich grossen Park von Kesselwagen verfügen, von denen gegenwärtig eine Anzahl für die schweizerischen Bedürfnisse, namentlich im Binnenverkehr, gemietet sind. Ich erinnere

6. *Compagnie ferroviaire «Paris-Lyon-Méditerranée».*

daran, dass die belgischen Behörden bei den Verhandlungen ebenfalls erklärten, dass sie nicht in der Lage seien, im Kriegsfall Kesselwagen für Benzintransporte usw. nach der Schweiz abzugeben. Es wird in Erwägung gezogen werden müssen, in der Schweiz gegebenenfalls für Benzintransporte auf die Weingewagen zu greifen, deren 706 mit einem Fassungsraum von 10000 170 l vorhanden sind. Auch wird zur Zeit geprüft, ob nicht noch auf anderem Wege Kesselwagen beschafft werden können (Einstellung von fremden Wagen in den Park der S.B.B.). Ich werde mir erlauben, Ihnen hierüber eine besondere Vorlage mit Anträgen zu unterbreiten.

IV. Transports complémentaires de charbon.

Wenn grössere Mengen Kohlen aus überseeischen Ländern bezogen werden müssten, würde der Umschlag im französischen Hafen und ihre Durchführung über Frankreich auf die allergrössten Schwierigkeiten stossen, wenn nicht sogar unmöglich sein. Es ist auch sehr fraglich, ob es gelänge, hierfür den nötigen Schiffsraum zu beschaffen. Jedenfalls wird man gut daran tun alles daranzusetzen, um sich Kohlen aus europäischen Ländern zu sichern.

Appendice. Transports des marchandises en provenance de la France.

Diese Transporte werden ins Programm der allgemeinen Transporte von Frankreich einbezogen und daher, soweit die Verhältnisse während eines Krieges es gestatten, in normaler Weise ausgeführt.

C.

Sonderbesprechungen mit Herrn Delenda, Conseil général, sous-directeur de la Sous-Direction des relations commerciales au Ministère des Affaires Etrangères.

I.

Unter Abschnitt A wurde darauf hingewiesen, dass über einzelne Punkte kurz gesprochen wurde, ohne aber hiezu Stellung zu nehmen. Es handelt sich um folgende Fragen:

1) Die Immunität für die ausschliesslich mit Waren nach der Schweiz beladenen Schiffe.

2) Die Leitung von überseeischen Gütern nach der Schweiz über die belgischen Häfen Anvers und Gand und ihre Weiterleitung entweder gänzlich mit der Eisenbahn oder teilweise auf dem Wasserweg und teilweise mit der Eisenbahn über deutsches Gebiet.

3) Stationierung schweizerischer Vertreter in den für die Schweiz in starkem Masse benutzten Häfen.

Der Unterausschuss vertrat die Auffassung, dass er sich zu diesen Punkten nicht zu äussern habe. Ich hatte daher wiederholt mit Herrn Delenda allein Besprechungen, wobei ich die Unterredung auf die obgenannten Punkte lenkte. Hierbei ergab sich folgendes:

Zu 1: Herr Delenda vertrat die Meinung, dass es möglich sein dürfte, den ausschliesslich mit Gütern für die Schweiz beladenen Schiffen, deren Abfahrt

den kriegführenden Mächten unter Bekanntgabe der Waren und des europäischen Bestimmungshafens mitzuteilen wäre, die Immunität einzuräumen. Die Schiffe könnten gegebenenfalls auf den Seitenwänden mit dem schweizerischen Hoheitszeichen versehen werden.

Zu 2: Herr Delenda glaubt, dass die Alliierten die Zustimmung geben dürften, Güter überseeischer Herkunft für die Schweiz nach Anvers und Gand und von da über deutsches Gebiet zu leiten. Er hält dafür, dass vorwiegend solche Güter in Frage kommen dürften, die voraussichtlich nicht als Kriegskonterbande bezeichnet werden. Er ersuchte, es möchten diese Güter in einer Liste bezeichnet und diese dem Ministère des Affaires Etrangères zugestellt werden.

Zu 3: Nach den für die Leitung der überseeischen Güter vom Unterausschuss vorgeschlagenen Massnahmen käme die Stationierung eines schweizerischen Vertreters (commissaire fédéral) in den Häfen von Sète, Marseille, Bordeaux und eventuell Le Havre in Frage. Ich übergab Herrn Delenda ein Verzeichnis in dem die den Vertretern in den Häfen zufallenden Aufgaben umschrieben sind. Herr Delenda ist der Ansicht, dass der Entsprechung des Wunsches nichts entgegenstehen würde. In den genannten Häfen waren auch während des Weltkrieges schweizerische Vertreter stationiert.

Herr Delenda erklärt, dass er alle drei Begehren der Regierung unterbreiten müsse und stelle eine endgültige Antwort in Aussicht.

II.

Ich stelle Herrn Delenda noch folgende Fragen:

1. Ob seiner Ansicht nach Schiffe, die die Schweizerflagge tragen, in höherem Masse gesichert seien als die unter 2 vorstehend bezeichneten, ausschliesslich für die Schweiz beladenen neutralen Schiffe?

2. Ob Schiffe mit der schweizerischen Flagge gegen Beschlagnahme durch die Alliierten Grossmächte gesichert wären?

Die Antworten lauteten:

Zu 1: Die von der Schweiz gemieteten oder gekauften, mit der Schweizerflagge schwimmenden Schiffe würden zweifellos gleich behandelt wie die oben unter Ziffer 2 bezeichneten Schiffe.

Zu 2: Diese Frage sollte in erster Linie der englischen Regierung unterbreitet werden. Der einzige Vorteil, den der Ankauf von Schiffen durch die Schweiz und ihre Ausrüstung mit der Schweizerflagge bieten würde, wäre, soweit die Sache sich überblicken lässt, der, dass die Schiffe bei Ausbruch eines Krieges für die Schweiz dienstbar gemacht werden könnten.

Die Frage ist bei den Verhandlungen in London ebenfalls gestellt und hierauf eine Antwort versprochen worden.

III.

1. Herr Delenda betonte, wie oben bemerkt, dass Frankreich grundsätzlich bereit sei, die Güter, die wir nach der vorgelegten Statistik aus diesem Lande zu beziehen wünschten, zu liefern. Er fügte aber bei der letzten Besprechung am 27. April noch bei, dass mit der Möglichkeit gerechnet werden müsste, dass Waren gleicher Art später auch aus anderen Ländern geliefert werden würden. Aus diesem Grunde erscheine es angezeigt, über die Verwendung solcher Güter

eine Überwachung einzuführen. Die ganze Frage sei aber von französischen Fachabteilungen noch zu prüfen. Aus diesem Grunde und da die Angelegenheit den Geschäftsbereich des Kriegs-Transport-Amtes nicht direkt betrifft, wurde hierüber nicht weiter verhandelt.

Herr Delenda fügte schliesslich noch bei, dass auch die Frage der Lieferung von Waren für Kriegszwecke, die aus den von den alliierten Ländern bezogenen Rohstoffen hergestellt werden, geordnet werden müsse. Dieser Punkt soll mit den übrigen noch zu regelnden Fragen behandelt werden.

2. Die von Herrn Delenda gewünschte Statistik, in der insbesondere die Art und die Mengen derjenigen Güter, die für die Lieferung über Anvers und Gand – deutsches Gebiet in Frage kommen können, ferner die Güter die voraussichtlich von Belgien zu beziehen gewünscht werden, bezeichnet werden sollen, ist möglichst rasch zu erstellen und dem Ministère des Affaires Etrangères durch die Schweizer Gesandtschaft nebst allfälligen Bemerkungen zuzustellen.

3. Es ist mit grosser Befriedigung festzustellen, dass die französischen Behörden volles Verständnis für die besondere Lage haben, in der die Schweiz sich hinsichtlich der Landesversorgung im Kriegsfall befindet und den festen Willen zeigen, den gegebenen Verhältnissen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Der Durchgangsverkehr für die Schweiz durch Frankreich wird soweit sich die Sachlage heute übersehen lässt, noch grösser sein als während des Weltkrieges. Gestützt auf die damals gemachten Erfahrungen steht zu befürchten, dass Frankreich diesen Verkehr während gewissen Perioden nicht zu bewältigen vermag. Die Gefahr besteht mit Sicherheit dann, wenn die Mittelmeerhäfen nicht benützbar sind und alle überseeischen Transporte über die Häfen des atlantischen Ozeans geleitet werden müssten. Zu der Überlastung dieser Häfen würde sich dann noch der Umstand gesellen, dass die Entfernung gegenüber denjenigen des Mittelmeers sich nahezu verdoppeln würde, was in einer wesentlich vermehrten Beanspruchung des Rollmaterials (Lokomotiven und Wagen) zum Ausdruck käme. Ob dann der Weg über Genf noch benützt werden könnte wäre zum mindesten fraglich.

Aus diesem Grunde muss meines Erachtens mit allem Nachdruck darauf hingewirkt werden, dass ein Teil der überseeischen Güter für die Schweiz über die belgischen Häfen und von da über deutsches Gebiet geleitet werden kann.

Diese Lösung hat noch den bedeutenden Vorteil, dass Belgien voraussichtlich den grössten Teil der benötigten Wagen für diesen Verkehr stellen würde. Es ist zu wünschen, dass die Verhandlungen mit den deutschen Behörden nun möglichst bald aufgenommen werden können.

4. Wenn Frankreich wie oben, unter C, Abschnitt III ausgeführt, sich wirklich bereit erklärt, die von uns gewünschten Güter zu liefern, so würde sich die Einholung einer Ausfuhrbewilligung für jede Sendung aus Frankreich, wie es während des Bestehens der S.S.S. vom November 1915 an der Fall war, erübrigen. Jedenfalls sollte, wie ich mir bei mehreren Anlässen anzuregen gestattete, unter allen Umständen eine wesentliche Vereinfachung der «Überwachung über den Verbrauch gewisser Güter» anzustreben gesucht werden. Wenn eine Wiederauferstehung des unwürdigen und unmoralischen Angebertums und der darauf zurückzuführenden «Schwarzen Listen» vermieden werden könnte, so wäre dies für das Land von unschätzbare Bedeutung.

Ich erlaube mir die Anregung zu machen, die Frage der Organisation der Überwachung nebst den anderen in diesem Bericht berührten Punkte, möchten unter Ihrem Vorsitz mit den beteiligten Leitern der Kriegswirtschaft mündlich besprochen werden.

Zum Schluss sei mir noch gestattet darauf hinzuweisen, dass es ausserordentlich erwünscht wäre, wenn die Verhandlungen mit Frankreich möglichst bald wieder aufgenommen und zu Ende geführt werden können. Von ihrem Ergebnis hängt die Erledigung von wichtigen, das Transportproblem betreffenden Fragen ab.

ANNEXE

Le Ministère français des Travaux publics à la Délégation suisse

Copie
M JM

Paris, 27 avril 1939

RAVITAILLEMENT DE LA SUISSE EN TEMPS DE GUERRE

Au cours de la Conférence tenue au Ministère des Affaires Etrangères le 24 avril 1939 à 10 h, sous la présidence de M. *Delenda*, Sous-Directeur des Relations Commerciales, il a été décidé notamment de confier à un sous-Comité comprenant des experts des diverses Administrations intéressées (Guerre, Marine, Travaux Publics, Société Nationale des Chemins de fer), la mission de préparer de concert avec les représentants de la Suisse des propositions en vue de régler les conditions pratiques de réception et d'acheminement des marchandises destinées au ravitaillement de la Suisse en période de conflit armé.

Ce sous-Comité a tenu 3 séances au Ministère des Travaux Publics les 24, 26 et 27 avril 1939. [...]⁷

Au cours de cette réunion, le sous-Comité a décidé de présenter les propositions suivantes:

Remarque générale.

Il est précisé que les dispositions de réception et d'acheminement envisagées ci-après, tant pour les marchandises en provenance d'Outre-Mer que d'Angleterre et de Belgique, ne pourront être assurées qu'après le premier mois qui suivra l'ouverture des hostilités.

I – MARCHANDISES EN PROVENANCE D'ANGLETERRE OU DE BELGIQUE

§ 1 – *Transports en provenance d'Angleterre.*

Trafic prévu: 126 300 T (tableau annexé à la lettre du Ministre des Affaires Etrangères du 23 mars 1939)⁸, auxquelles s'ajouteraient éventuellement 500 000 T de charbon.

Les conférents ont exprimé l'avis qu'en principe ce trafic ne pourrait être acheminé de bout en bout par voie ferrée.

Il a été admis de même que l'acheminement pourrait emprunter de préférence la Seine, par Le Havre et Rouen, et éventuellement les voies navigables à l'ouest de la Sambre, Sambre incluse (Sambre, Escaut, Scarpe).

7. Suit la liste des membres du sous-Comité, soit deux représentants suisses et neuf français (4 pour le Ministère des Travaux publics, 1 pour le Ministère de la Guerre, 1 pour le Ministère de la Marine et 3 pour la S.N.C.F.).

8. Non reproduit.

§ 2 – *Trafic en provenance de Belgique.*

Il est bien entendu qu'il ne s'agit ici que des marchandises en provenance de la Belgique seule, les conditions générales de transport ne permettant pas l'acheminement, soit par voie fluviale, soit par voie ferrée, de marchandises provenant d'Outre-Mer et déchargées dans les ports belges.

Des indications seront données par les représentants de la Suisse en ce qui concerne le tonnage des marchandises en provenance de la Belgique seule.

Dans la mesure où ce tonnage ne dépasserait pas celui d'Angleterre, il pourrait être acheminé par les voies fluviales du Nord (Sambre, Scarpe, Escaut).

§ 3 – *Disposition commune aux §§ 1 et 2.*

Les points de transbordement de la voie d'eau à la voie ferrée seraient situés dans la région de Dole, St-Jean-de-Losne, Chalon-sur-Saône, Mâcon. La continuation par fer serait assurée autant que possible par Pontarlier et Vallorbe.

§ 4 – *Remarque générale.*

Il est entendu que ces transports seront aménagés dans le cadre du programme à établir par la Direction Générale des Transports.

II – *MARCHANDISES EN PROVENANCE D'OUTRE-MER.*

§ 1 – *Immunité des navires.*

Il est entendu que les représentants de la Suisse entreprendront les démarches nécessaires auprès des divers Gouvernements intéressés en vue d'obtenir l'immunité en faveur des navires chargés exclusivement de marchandises à destination de la Suisse et portant les signes distinctifs de ce genre de chargement.

§ 2 – *Choix des ports.*

Il a été admis que le trafic serait en principe orienté vers la Méditerranée, ce qui aurait entre autres avantages celui de réduire la durée de rotation du matériel roulant.

Il a été également admis que ce trafic se ferait par le port de Sète dans toute la mesure du possible, mais il a été reconnu d'une part que le port de Sète pourrait être momentanément insuffisant pour le trafic suisse, et d'autre part qu'il n'était pas apte à recevoir les navires de toutes dimensions. Dans ces conditions, on en a conclu qu'il ne convenait pas de l'affecter en exclusivité au trafic suisse et que, par conséquent, la question de l'immunité de ce port n'était pas à poser.

Outre le port de Sète, et dans la mesure où il ne pourrait pas être utilisé, on fera appel aux ports de Marseille et de Bordeaux-Queyries.

Dans le cas où les ports méditerranéens ne seraient pas praticables, les transports suisses seraient intégrés dans les transports généraux du pays, étant entendu que, dans toute la mesure du possible, le port à utiliser serait celui de Bordeaux.

III – *MATÉRIEL DE TRANSPORT.*

A) *Marchandise autres que les hydrocarbures non conditionnés.*

§ 1 – *Trafic en provenance de Belgique.*

Il est admis en principe que le trafic en provenance de la Belgique seule sera effectué au moyen de bateaux belges. Il conviendra donc que les démarches soient faites auprès du Gouvernement belge en vue d'obtenir toutes assurances à cet égard.

§ 2 – *Trafic en provenance d'Angleterre.*

a) *marchandises diverses:* 126 300 T en admettant que les 13 200 T d'hydrocarbures prévues dans ce total arrivent conditionnées.

Ce trafic nécessiterait l'emploi d'une centaine de bateaux chargés à 250 T en moyenne, en admettant une durée de rotation de 70 jours.

Ces bateaux seraient fournis par le parc français sous déduction des bateaux suisses se trouvant en France et que le Gouvernement suisse s'engage à affecter en totalité au trafic ci-dessus.

b) *charbons* (500 000 T). Ce trafic nécessiterait l'utilisation de 400 bateaux dans les mêmes hypothèses que ci-dessus (chargement à 250 T en moyenne, durée de rotation de 70 jours). Etant donné qu'il s'agit là d'un transport éventuel, et d'un tonnage maximum, le sous-Comité admet que ces 400 bateaux pourront être prélevés sur le parc existant.

Remarques générales applicables aux §§ a et b:

En raison des difficultés qu'on aura à assurer la conduite des bateaux, il conviendra que la Suisse fournisse, dans toute la mesure de ses moyens, le personnel spécialisé nécessaire (mécaniciens, chauffeurs et marins).

En ce qui concerne les 126 300 T de marchandises diverses, le sous-Comité ne s'est pas arrêté à la question du matériel nécessaire pour assurer le transport par voie ferrée à partir des points de transbordement (entre la région de Dole, St-Jean-de-Losne, Chalon-sur-Saône, Mâcon d'une part, et la Suisse d'autre part), en raison de la faible importance de ce parcours. En ce qui concerne le transport éventuel des 500 000 T de charbons, à partir des mêmes points de transbordement, le sous-Comité ne juge pas nécessaire de prévoir des dispositions spéciales estimant qu'il serait intégré dans le programme des transports généraux du pays.

§ 3 – *Trafic en provenance d'Outre-Mer* (hydrocarbures exclus).

Le tonnage prévu de 1 600 000 T correspond à un trafic journalier moyen d'environ 4 500 T, exigeant une fourniture de matériel d'environ 300 wagons (de 15 T de capacité moyenne de chargement) par jour, et la mise en marche de 5 trains de ravitaillement de 900 T utiles.

La durée d'évolution du matériel entre le départ d'un port de la Méditerranée et son retour peut être évaluée de 10 à 12 jours, ce qui représente un parc d'environ 4 000 wagons.

Au cas où la Méditerranée serait impraticable, l'utilisation du port de Bordeaux conduirait à affecter un contingent supplémentaire de l'ordre de 500 wagons.

La Société Nationale des Chemins de fer ne peut garantir en temps de guerre la fourniture régulière du matériel nécessaire dans ces hypothèses et demande que les C.F.F. contribuent à cette fourniture dans la mesure où la Société Nationale ne pourra y pourvoir.

La Société Nationale des Chemins de fer demande également que les C.F.F. prennent l'engagement d'assurer la remorque de certains trains dans la zone voisine de la frontière suisse au cas où les circonstances conduiraient la Société Nationale à réclamer cette aide.

Les détails d'exécution des mesures ci-dessus ainsi que les conditions de rémunération des diverses prestations feront l'objet d'ententes directes entre les C.F.F. et la S.N.C.F..

Les représentants de la Suisse ont appelé l'attention du sous-Comité sur le fait que les chemins de fer suisses n'utilisent plus que du matériel d'un empattement minimum de 4 m 50.

B) *Hydrocarbures non conditionnés* (380 000 T).

En raison des besoins de la France en matériel de transport spécialisé, tant fluvial que terrestre, il n'est pas possible de garantir un tonnage quelconque.

IV – *TRANSPORTS COMPLÉMENTAIRES DE CHARBONS.*

Les représentants de la Suisse ayant indiqué l'éventualité d'une importation supplémentaire de 2 000 000 T de charbons en provenance d'Outre-Mer, le sous-Comité ne peut que faire toutes réserves sur la possibilité tant de réception que d'acheminement de ce contingent supplémentaire.

APPENDICE. – Transports des marchandises en provenance de la France.

Le tableau annexé à la lettre du Ministre des Affaires Etrangères en date du 23 mars 1939⁹ prévoit à cet égard un tonnage de 726 000 T.

Etant donné que l'origine de ce trafic serait répartie sur l'ensemble du territoire, le sous-Comité estime qu'il n'y a pas lieu d'étudier spécialement les conditions du transport, celui-ci ne pouvant qu'être intégré dans le programme des transports généraux du Pays.

9. *Non reproduit.*