

Légation de Suisse
 en
 France
 B
P.B.N°1.

Ballan, den 13. Juni 1940.

En circulation

16.6.40

P. G.

120.

Retour 17.6.40

Herrn Bundespräsident,

Letzten Sonntag abend, den 9. ds., vernahm ich, dass der Nunzius als Doyen des diplomatischen Corps beim Aussenministerium um die Erlaubnis nachgesucht hatte, Paris verlassen zu können und sich nach der Touraine zurückzuziehen. Diese Erlaubnis wurde erteilt und den Missionschef am Montag vormittag gemäss beiliegender Kopie zur Kenntnis gebracht. Am Sonntag abend ebenfalls vernahm ich, dass der grösste Teil der Dienste des Aussenministeriums, verschiedene Ministerien und Verwaltungen Paris ebenfalls verlassen sollten. Ich beendigte deshalb sofort die längst vorbereiteten Massnahmen und delegierte sukzessive im Laufe des Montag nachmittags einige meiner Mitarbeiter, etwas Hulfpersonal und meine Dienstboten, sowie das sehr beträchtliche Gepäck (Akten, Schreibmaschinen, etc.) nach Ballan. (vergleiche meinen Detailbericht von gestern an die Abteilung für Auswärtiges). Am Nachmittag besuchte ich noch den amerikanischen Botschafter Bullitt und den Generalsekretär des Aussenministeriums, Roux, der in meiner Gegenwart die Mitteilung

Herrn Bundespräsidenten PILET-GOLAZ,
 Chef des Eidg. Politischen Departements,
 BERN.



über die italienische Kriegserklärung erhielt. Da mir Herr Roux mitteilte, er verlasse Paris um 6 Uhr nachmittags als letzter Vertreter des Aussenministeriums, alle Regierungsmitglieder und die sämtlichen Dienste der uns interessierenden Ministerien seien bereits abgereist, konnte ich nicht mehr länger zögern, mit meiner Frau die Hauptstadt ebenfalls zu verlassen.

Es ist nicht ohne Interesse, festzustellen, dass von Seiten der französischen Regierung an das diplomatische Corps keinerlei andere offizielle Mitteilung erlassen wurde als das beiliegende Schreiben vom 9. Juni. Es erging weder eine Mitteilung, die Regierung reise ab, noch eine Aufforderung an uns, dies zu tun.

Die Reise wird uns allen unvergesslich bleiben. Ich hatte meinen Chauffeur mit dem Dienstpersonal vorausgeschickt und steuerte meinen Wagen selber. Die Distanz Paris-Tours beträgt circa 220 km. Wir verliessen Paris um 19 Uhr 15 und erreichten Tours gegen 6 Uhr morgens. Die sämtlichen Strassen zwischen der Hauptstadt und Tours waren von Tausenden und aber Tausenden von Vehikeln aller Art belegt, die sich in endlosen Kolonnen langsam gegen Süden bewegten. Von der eigenen Wahl der Route war keine Rede, man musste einfach in der Kolonne weiterfahren. Da verschiedene Brücken durch die letzten Bombardemente gelitten hatten, so ergaben sich Stauungen, die zu beschreiben kaum möglich ist. Die wenigen Elemente militärischer Strassenpolizei waren selbstverständlich diesem Andrang in keiner Weise gewachsen. Dazu kam weiter, dass zahllose Fahrzeuge derart überladen waren,

dass sie zusammenbrachen und die Weiterfahrt vorübergehend wieder verstopften. Infolge militärischer Transporte Richtung süd-nord wurden unsere Kolonnen zwischen Rambouillet und Chartres auf ganz schmale Strassen dritter Ordnung geleitet, wo es kein Ausweichen gab, so dass die Vorwärtsbewegung vor den Dorfeingängen oft über eine Stunde vollkommen aufgehalten war. Sehr bald überraschte uns die einbrechende Nacht und ziemlich gleichzeitig wurde in Chartres und seiner weitem Umgebung des dortigen Flugplatzes wegen Fliegeralarm gegeben. Es hatte dies zur Folge, dass keinerlei Licht mehr verwendet werden konnte und sich die Kolonne unter diesen Verhältnissen durch die in sämtlichen Dörfern errichteten ganz schmalen Durchgangsbarrikaden hindurchwinden musste, eine Aufgabe, die beim vollen Tageslicht schon erhebliche Anforderungen an die Fahrzeuglenker gestellt hatte und die in tiefer Nacht ohne Licht wirklich nicht gerade einfach war. Dass ununterbrochen Fahrzeuge aneinander prallten, ist ganz selbstverständlich. Schliesslich gelangten wir nach Chartres, wo wir etwas zu schlafen versuchten. Da aber die Kolonne mit fürchterlichem Lärm ununterbrochen an uns vorbeirollte, war davon gar keine Rede. Wir führten deshalb die Reise weiter über Châteaudun, Vendôme, nach Tours. Ueberall links und rechts der Strassen lagen zusammengebrochene Last- und Personenwagen, standen andere Fahrzeuge, denen der Betriebsstoff ausgegangen war, oder die bei Zusammenstössen mehr oder weniger zertrümmerten Vehikel aller Art und dazwischen bewegte sich eine unendliche Zahl von Radfahrern und Fussgängern. Der Anblick dieser Konzentration menschlichen Eländes, der in frei-

em Feld liegenden und schlafenden Kinder, des ärmlichen Hausrates, der auf den Wagendächern und auf den Kotflügeln mitgeführt wurde, war einfach erschütternd. An einer Stelle in der Nähe von Châteaudun hatte sich unmittelbar vor unserer Ankunft ein schweres Unglück ereignet, man sah Tote und Schwerverletzte am Boden liegen und es bestand nicht einmal die Möglichkeit zur Hilfeleistung, da man aus der endlos rollenden Kolonne nicht herauskam. Ich will auf weitere Beschreibungen verzichten. Gegen 7 Uhr morgens gelangten wir endlich nach Ballan, fanden dort einen Teil der vorausgeschickten Fahrzeuge vor, während drei Wagen, darunter der grosse Lastwagen mit dem Gepäck noch fehlte. Bis gegen Mittag trafen dann sukzessive auch die andern Fahrzeuge, merkwürdigerweise alle ohne jeden Unfall, wohlbehalten ein. Alle ohne Ausnahmen hatten während circa 24 Stunden keine Mahlzeit einnehmen können.

Wir sind hier, meine Frau, meine diplomatischen Mitarbeiter und ich, verhältnismässig sehr gut untergebracht. Der Verzicht auf manchen Confort spielt ja keine Rolle. Sehr viel schlechter steht es mit der Unterkunft des Hulfspersonals und der Dienstboten, die wirklich auch den allergeringsten Anforderungen nicht entspricht. Ich bemühe mich seither unablässig, in diesen Fragen Verbesserungen zu erzielen und Ordnung zu schaffen und hoffe in einigen Tagen, selbstverständlich nicht ohne beträchtliche Auslagen, zum Ziele zu kommen (vergleiche meinen Spezialbericht). Dazu stellen sich sehr schwer lösbare Fragen bezüglich Verpflegung (Nahrung, Benzin und namentlich Kohle für die einzig vorhandene Feuerstätte).

Es ist ganz selbstverständlich, dass bei dieser

ungeheuren Völkerwanderung von einem auch nur einigermaßen organisierten Arbeitsbetrieb noch gar keine Rede war. Ich habe bis zur Stunde trotz aller Bemühungen noch nicht einmal eine Liste der Unterkunftsorte und Telephonnummern der verschiedenen Ministerien erhalten können. Alle Telephonlinien sind ungeheuer überlastet, die Dienstzweige in einem Umkreis von fast 100 km verteilt, jede Demarsche erfordert deshalb zunächst umständliche Nachforschungen, wo sich die zuständige Instanz befindet und dann eine Autoreise von 30 oder 50 km oder noch mehr zu den betreffenden Behörden, die sich noch im Einrichten befinden, ihre Akten nicht zur Hand haben und selbstverständlich ausserordentlich überlastet sind. Im besten Falle werden wir in einigen Tagen dazu gelangen, die schweizerisch-französischen Probleme mit den wirklich zuständigen Behörden sachlich zu erörtern. Dann beginnen erst die ungeheuern materiellen Schwierigkeiten. Ich denke dabei vor allem aus an die Frage der Versorgung der Schweiz mit Rohmaterialien und Lebensmitteln. Frankreich hat jetzt schon die Häfen von Dünkirchen, Calais und Rouen verloren, Le Havre ist kaum mehr benutzbar. Welche Auswirkung der Eintritt Italiens in den Krieg auf Marseille und die französisch-schweizerische Versorgung über diesen Hafen haben wird, ist zur Stunde noch nicht übersehbar. Im besten Falle wird Marseille noch teilweise benutzbar sein. Damit konzentriert sich die Versorgung Frankreichs sowohl wie der Schweiz auf Nantes (wie lange noch?), auf den kleinen Hafen von La Rochelle und auf Bordeaux. Diese drei Häfen müssen aber auch noch den

ganzen militärischen Verkehr zwischen England und Frankreich bewältigen. Es ergibt sich aus dieser Situation meines Erachtens die brutale Konsequenz, dass die Schweiz mindestens während längerer Zeit nur noch in kleinem Masse über französische Häfen wird versorgt werden können. Es ergibt sich hieraus die weitere Konsequenz, dass wir mit den im Lande liegenden Vorräten werden auskommen müssen und dass deshalb wohl ohne jeden Verzug die Rationierung aller Lebensmittel und Rohstoffe jetzt schon auf ein Minimum zu reduzieren ist. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Schweiz, selbst wenn sie nicht militärisch angegriffen werden sollte, an der Verpflegungsfrage zu Grunde geht.

Ein ganz spezielles Kapitel, über welches ich dem Chef des Volkswirtschaftsdepartements schon öfters eindringlich geschrieben habe, ist das Kohlenproblem. Nicht nur werden wir keinerlei Kohle mehr aus Frankreich bekommen, das ist sicher!, sondern ich sehe auch nicht wie ^{une amerikanische} englische/Kohle über Frankreich in die Schweiz transportiert werden könnte. Die jetzige sehr ernste Situation wird sich aber noch weiter verschlechtern. Ähnlich steht es mit dem Benzin.

Ich brauche nicht zu betonen, dass ich auch ohne Instruktionen das Mäusserste tun werde, um uns, wenn möglich über Marseille, jedenfalls aber über Bordeaux, gewisse Zufuhren noch sichern zu können. Ich habe das E.V.D. schon vor Tagen darauf aufmerksam gemacht, dass sofort ein schweizerischer Hafenkommisär in Bordeaux zu ernennen sei und habe auch meinen der Gesandtschaft zugeteilten Transportspezialisten, den ich von den S.B.B. übernommen hatte, gestern nach

Bordeaux geschickt, wo er sich zunächst zur Verfügung des Konsulates stellt. Die Arbeit in Bordeaux wird zur Hauptsache nur an Ort und Stelle geleistet werden können. Ich kann von hier aus lediglich allgemeine Richtlinien provozieren, der Distanzen wegen aber nicht selber intervenieren (Distanz Paris-Bordeaux: über 300 km, Telephonverbindungen ausserst prekär). Dazu kommt noch, dass nach einer bis jetzt unbestätigten Nachricht das Ministerium für öffentliche Arbeiten nicht im Departement Indre-et-Loire, sondern in der Nähe von Bordeaux untergebracht sein soll.

Wie ich Ihnen telephonisch berichten konnte, hat sich die französische Regierung damit einverstanden erklärt, dass von der Schweiz gemietete, ausschliesslich mit für die Schweiz bestimmten Waren beladene und das schweizerische Hoheitszeichen führende neutrale Schiffe nach italienischen Häfen durchgelassen werden, falls die italienische Regierung dem Bundesrat die feierliche Erklärung abgibt, diese Schiffe und Waren nicht mit Beschlag zu belegen. Zudem muss jedes einzelne Schiff rechtzeitig der Blockadekontrolle der Alliierten mitgeteilt werden. Es würde mich lebhaft interessieren zu vernehmen, wie sich ^{die} von Ihnen gleichzeitig mit London und Rom eingeleiteten Besprechungen über diese Frage abwickeln.

Die Flüchtlinge aus Holland, Belgien, Luxemburg, Nordfrankreich und nun auch aus Paris und seiner Umgebung sind jetzt im Zentrum und namentlich in der Südwestecke Frankreichs konzentriert. Es handelt sich wohl für diese Gegend um zusätzliche Unterkunft und Verpflegung für eine Men-

schenmenge, die auf sieben bis zehn Millionen geschätzt wird. Ich zweifle daran, dass die französische Verwaltung fähig ist, diese Probleme auch nur annähernd zu lösen. Sollten die deutschen Armeen weiter nach Süden vordringen und damit die Konzentration im Südwesten noch entsprechend vergrössern, dann wird, zusammen mit einem neuen Rückzug von Regierung und Verwaltung Richtung spanische Grenze, eine Katastrophe unvermeidbar sein. Die jetzige Rückzugsetappe war wenigstens einigermaßen vorbereitet und trotzdem sind die Unterkunfts- und Verpflegungsprobleme kaum gelöst. Selbst als diplomatische Vertretung haben wir uns bis jetzt die Kohle für die Zubereitung unserer Mahlzeiten nur kiloweise beschaffen können. Unsere Mahlzeiten müssen wir bis jetzt, wenigstens teilweise, aus unseren Konservenvorräten bestreiten, die selbstverständlich für 12 Personen, deren Verpflegung meiner Frau obliegt, nicht weit reichen. Sollte eine neue Rückzugsbewegung nötig sein, so ist gar keine Rede davon, dass ich das Personal, Material und Gepäck, das ich jetzt noch hier habe, mitnehmen könnte. Es werden dann im besten Falle ausser mir noch drei bis vier Personen die Weiterreise unternehmen können. Um Material und Gepäck bei einer solchen Eventualität nicht einfach preiszugeben, bleibt dann nichts anderes übrig, als dass man mir von der Schweiz aus einen grossen Lastwagen schickt, da solche hier niemals und zu keinem Preis mehr aufzutreiben sind. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, Herr Bundespräsident, wenn Sie diese Eventualität jetzt schon prüfen lassen und vorbereiten wollten.

Endlich möchte ich noch auf einen weiteren

Aspekt der gegenwärtigen Lage hinweisen, der mir sehr ernst erscheint: Es ist meines Erachtens kaum vermeidbar, dass die Tatsache, dass die besitzenden Klassen mit ihren Autos sich, ihre Habe und ihre Wertsachen in eine, allerdings relative Sicherheit begeben konnten, während die Masse des Volkes diese Kolonnen Tag und Nacht hat an sich vorbeiziehen sehen, ohne selber fluchten zu können, bedeutende soziale Auswirkungen haben kann. Wenn dazu eine aus der ständigen Ruckzugsbewegung entstehende Deroute des Heeres kommt, Unterkunfts- und Verpflegungsschwierigkeiten noch grösser werden als jetzt schon, dann scheinen mir schwere soziale Unruhen in Wahrscheinlichkeitsnähe gerückt. Hoffentlich sehe ich zu schwarz! Nach meinen bis jetzt gemachten persönlichen Beobachtungen hält sich die Stimmung der Armee sowohl wie der Zivilbevölkerung noch auf einer ordentlichen Höhe. Das kann aber beim Temperament der Franzosen und bei zunehmenden militärischen Rückschlägen und Verpflegungsschwierigkeiten ziemlich rasch ändern. Die Zukunft sieht jedenfalls für Frankreich und die Schweiz sehr trübe aus. Bei persönlicher Beobachtung der Flüchtlingskolonnen auf allen Strassen, Wegen und Feldern habe ich immer wieder daran denken müssen, was geschehen würde, wenn zum Beispiel die Stadt Basel überraschend angegriffen würde, ohne vorher evakuiert worden zu sein.

Genehmigen Sie, Herr Bundespräsident, die
Versicherung meiner hochachtungsvollen Ergebenheit.

