

B e s p r e c h u n gvom 1. September 1941mit Herrn Sektionschef Wildhaber, Luzernbetreffend Herabsetzung der Anzahl Kohlenzüge Deutschland-Italien

Herr Wildhaber erklärte im Einverständnis mit Herrn Betriebschef Meister: Eine Verminderung der Anzahl Iko-Züge könnte betrieblich nicht gut verantwortet werden. Unter normalen Verhältnissen können die zugestandenen 16 bzw. 18 Züge via Gotthard und 10 Züge via Loetschberg befördert werden. Gegenwärtig befinden sich im Kreis II 27 elektrische Lokomotiven in Reparatur. Es dürfte sich hier um eine ausnahmsweise grosse Zahl handeln. Die Herabsetzung der Züge wäre nur dann verantwortlich, wenn der ZfW erklärt, die erforderlichen Maschinen (Lokomotiven) nicht liefern zu können. Von der Bauabteilung liegt die Erklärung vor, sie könne weitgehend auf die betrieblichen Bedürfnisse bei den Geleiseumbauten Rücksicht nehmen.

B e s p r e c h u n gvom 1. September 1941in gleicher Sache mit Herrn Schwalm vom Kommerziellen Dienst

Der Kommerzielle Dienst wünscht ebenfalls, die Herabsetzung wenn irgend möglich zu vermeiden. Einmal würde man unsere Transitlinien diskreditieren, sodann wäre eine Verminderung der Zahl der Züge ein Einnahmenausfall, der schliesslich in die Millionen gehen könnte. Eine Diskreditierung unserer Transitlinien müsste sich besonders in den Nachkriegszeiten ungünstig geltend machen, wo wir dann wieder um Transporte werben werden. Der Kommerzielle Dienst ist ganz damit einverstanden, dass allfällig über die Gotthard- und Loetschberg-Route nicht mögliche Transporte über Biel-Lausanne geführt werden und dafür der vereinbarte Zuschlag zur Erhebung gelange.

Bemerkungen der Sektion II Oberbetriebschef

Gegenwärtig ist der Lebensmittelverkehr Süd-Nord auf ein Minimum herabgesunken. Dies scheint ein Grund mehr zu sein, zur Zeit auf eine Herabsetzung der Kohlenzüge zu verzichten, denn die aus diesem Verkehr zurückgehenden leeren FS-Wagen umfassen normalerweise 2 - 3 Züge pro Tag.