

9. Notice, Oberbetriebschef III. Departement, Ernesto Ballinari (CFF), 4.3.1943

No. 3686.3/43.

Bern, den 4. März 1943.

III. Departement.

Im Nachgang zu unserm Bericht vom 3. d.M. zu dem im «Beobachter» erschienenen Artikel «Wir fordern einen bessern Fahrplan», bemerken wir zu der Frage des Transitverkehrs was folgt:

1. Transporte italienischer Arbeiter.

Die DRB hat uns für die verschiedenen Transportperioden ihre Wünsche um Durchführung von Zügen durch die Schweiz und die Beteiligung an der Wagenstellung durch die SBB vorgelegt. Diesen Wünschen wurde, wie aus nachstehender Zusammenstellung hervorgeht, jeweilen nur teilweise entsprochen.

		<i>Anzahl tägliche Züge</i>		<i>Wagenstellung Kompositionen</i>		
		verlangt	zugestanden	verlangt	zugestanden	
Konferenz München	10.X.41	4	2 plus 1 in Ausnahmefällen	10	5	
"	"	10./11.III.42	3	2 plus 1 in Ausnahmefällen	8-10	5
"	"	26.X.42	5	3 plus 1 in Ausnahmefällen	15-16	8
"	Rom	15.XII.42	4	3	8-10	5

2. Gütertransporte.

An einer Konferenz in München vom 16./17. April 1941 wurde vereinbart, dass täglich bis zu 27 Zügen mit Italienkohle durch die Schweiz, 17 vi[a] Gotthard und 10 via Lötschberg-Simplon, geführt werden. Diese Höchstzahl wurde selten erreicht. Nach der Herausgabe des Befehls, die Zugleistungen einzuschränken, gelangten wir an die DRB und FS mit dem Ansuchen, auch die Transittransporte zu vermindern. Dem dringenden Wunsche dieser Verwaltungen entsprechend, wurde die vorgenannte Zugzahl am 30. April 1942 um eine herabgesetzt.

Zu diesen Kohlentransporten kommen Transporte von Gütern anderer Art, die aber, mit Ausnahme der nachgenannten, nie ein Ausmass annahmen, dass Einschränkungen nötig geworden wären. Hingegen waren zu gewissen Zeiten grössere Mengen Kartoffeln und Getreide zu befördern, die die Aufstellung eines Planes erforderten. Es wurde die Durchführung von täglich 4 solcher Züge vereinbart. Dazu kamen während kurzen



Zeitabschnitten[,] in denen die Brennerlinie unterbrochen war, täglich 3-4 Umleitungszüge.

3. *Allgemeines.*

Unsere Verwaltung war in der Uebernahme von Zugleistungen für den Transitverkehr seit Kriegsausbruch zurückhaltend. Die Zugeständnisse bewegten sich, auch unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrs, stets unter der Leistungsfähigkeit unserer Alpenbahnen. In der Ablehnung von Transportangeboten der Achsenmächte war jedoch hauptsächlich aus den nachstehenden Gründen Vorsicht geboten.

1. Deutschland und Italien hätten es in der Hand, die Schweiz von der Zufuhr ihrer Importgüter vollständig abzuschneiden. Wir sind daher auf das Wohlwollen dieser Mächte angewiesen, wenn unsere Landesversorgung sichergestellt werden will. Bis jetzt hat sowohl die DRB als die FS die Schweizertransporte zufriedenstellend durchgeführt.

2. Der Umstand, dass Deutschland und Italien für den Austausch ihrer Ziviltransporte die schweizerischen Alpenlinien benützen können, ist u.a. ein wichtiger Grund dafür, dass unser Land bis heute noch nicht angegriffen wurde.

Es liegt somit im vitalsten Interesse unseres Landes, den Transitverkehr so gut wie möglich zu pflegen. Im Grossen gesehen dürfte dieses Interesse den Wünschen um Bequemlichkeit im internen Verkehr vorangehen.

Der Oberbetriebschef:
i.V.

Source: AF, E 8300 (A) 1999/71, vol. 20; cf. p. 55 (note 34), p. 121 (note 54).