

E 2001 (D) 3/465

*Le Chef de la Section de renseignements de l'Etat-Major Général
de l'Armée, R. Masson, au Département politique*

L No. 3517

A.H.Q., 19. März 1940

DAS DEUTSCH-ITALIENISCHE KOHLENABKOMMEN UND
DIE WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN PERSPEKTIVEN FÜR DIE SCHWEIZ.

Das Verbot des Transportes deutscher Kohle nach Italien auf dem Seeweg zwang die Partner der Achse Rom-Berlin die Frage des Eisenbahntransportes über den Brenner und den Gotthard neuerdings zu prüfen. Da es nicht ausgeschlossen ist, dass unsere Regierung um die Zustimmung zu einer bemerkenswerten Erhöhung des Verkehrs durch den Gotthard, besonders hinsichtlich der für Italien bestimmten deutschen Kohlenlieferungen ersucht wird, so müssen



wir die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse der Brenner-, Gotthard- und Simplonbahn vom wirtschaftlichen Standpunkte aus eingehend prüfen. Wir erlauben uns Ihnen hierzu als Beleg und zu gutfindender Verwendung eine Studie über diese Frage zu unterbreiten.

ANNEXE

Copie
RE

A.H.Q., 19. März 1940

DAS DEUTSCH-ITALIENISCHE KOHLENABKOMMEN UND
DIE WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN PERSPEKTIVEN FÜR DIE SCHWEIZ.

a) *Lieferungsumfang:*

Einer Pressenotiz zufolge ist dieser Tage zwischen Deutschland und Italien ein Abkommen über die Lieferung von 12 Millionen Tonnen deutscher Kohle abgeschlossen worden. Bisher betrug die jährliche Kohlenlieferung Deutschlands an Italien 7 Millionen Tonnen, wovon die eine Hälfte per Schiff und die andere Hälfte auf dem Landwege transportiert wurde.

Auf Grund des neuen Abkommens sollen nicht nur die bis anhin per Schiff verladenen 3,5 Millionen Tonnen zusätzlich per Bahn verfrachtet werden, sondern auch das Mehrkontingent von 5 Millionen Ja[hr] to[nnen].

b) *Leistungsfähigkeit der Transitlinien:*

Es gilt im Nachstehenden zu untersuchen, welche Nord-Süd-Verbindungen für den deutsch-italienischen Kohlentransit in Frage kommen und in welchem Umfange diese Linien zusätzlich belastet werden können. Die Leistungsfähigkeit von Gotthard, Lötschberg-Simplon und Brenner im Nord-Süd-Verkehr beträgt auf Grund fachmännischer Schätzung:

	Brutto	Kohlen brutto	Kohlen netto
Gotthard	25 000 t	20 000 t	15 000 t
BLS/Simplon	20 000 t	17 000 t	13 000 t
Brenner ¹	17 000 t	14 000 t	11 000 t
			ca. 39 000 t

Die Albula-Bernina-Bahn ist zu wenig leistungsfähig um für einen Kohlentransport überhaupt nur in Rechnung gestellt zu werden, obwohl der Güterverkehr auf dieser Schmalspurlinie in letzter Zeit ebenfalls merklich zugenommen hat, insbesondere durch die zusätzliche Güterverfrachtung in Tirano nach der Schweiz.

Offen steht die Frage, wie weit das oberschlesische Grubenrevier für die Kohlenlieferungen nach Italien herangezogen wird.

Für diese Kohlen ist als weitere Transitroute die Verbindung über Leibach – Triest möglich. Als eigentliches Rückgrat im deutsch-italienischen Transit dürften dagegen nur der Lötschberg-Simplon, der Gotthard und der Brenner in Frage kommen, wobei die Simplon- und die Gotthard-Route rund 70% der Gesamtleistungsfähigkeit der drei Alpenbahnen aufweisen dürften.

Zur Bewältigung der 12 000 000 Ja to Kohle muss mit einem täglichen Transit von rund 34 000-35 000 Netto-Tonnen bzw. rund 43 000-44 000 Bahntonnen gerechnet werden. Ein Vergleich

1. *En bas de page:* Züge zu 800 t brauchen 2 Lokomotiven. Bozen-Verona Dampfbetrieb. Bozen-Innsbruck Elektrisch.

mit den in obenstehender Tabelle aufgeführten Frachtleistungen ergibt technisch zweifelsohne die Möglichkeit für die Bewältigung eines solchen Frachtvolumens.

Hinzu kommt nun die heute zusätzliche Frachtbelastung des Nord-Süd-Frachtverkehrs durch die deutschen Exportgüter, die den Weg in vermehrter Masse über Italien nehmen. Wir verweisen auf einen früheren Einvernahmebericht, aus welchem hervorgeht, wie Italien bereitwilligst für deutsche Exporte jedwelche gewünschte Deklaration ausstellt.

Eisenbahnfachleute rechnen bei genauester Verteilung des Frachtvolumens im Maximum mit einer Mehrleistung des Gotthard sowie des Lötschberg-Simplon im Nord-Süd-Transit von rund 30% oder im Tag rund 8000-10000 Netto-Tonnen, bzw. im Jahr rund 3-3,5 Millionen Tonnen.

c) Die Leistungsfähigkeit der Zufahrten:

Zur Stunde ist der Güterverkehr auf der Reichsbahn zwischen Offenburg und Basel noch nicht lahmgelegt. Es handelt sich hier um die leistungsfähigste Zufahrtsstrecke der Reichsbahn nach der Schweiz. Ein Unterbruch bedingt eine Umleitung über Ulm nach Friedrichshafen bzw. Bregenz, wobei es fraglich ist, ob im Falle der VerkehrsUmleitung eine gleich grosse Güteranfuhr bewältigt werden kann wie über die Rheinstrecke. Dass Deutschland alle Anstrengungen für die VerkehrsUmleitung macht, geht aus dem Bau der direkten Geleiseschleife zwischen Rankweil und Feldkirch – Altstadt hervor. Der projektierte Bahnhof in Lustenau weist ebenfalls nach dieser Richtung, wie auch der kürzlich an der Verkehrskonferenz in München geäusserte Wunsch nach einer Vermehrung der Gütertransporte durch die Schweiz.

d) Die wirtschaftspolitische Auswirkungsmöglichkeit des Kohlenabkommens auf die Schweiz:

Sowohl Lötschberg-Simplon als Gotthardbahn dienen schon heute weitgehend dem italienisch-deutschen Gütertausch. Bei gleichmüssiger Verkehrsverteilung ist es möglich, den beiden Alpenbahnen ein zusätzliches Frachtvolumen von 3,5 Millionen Tonnen im Jahr zuzuweisen.

Die Unterbindung der Verschiffung von deutscher Kohle in Rotterdam durch England geschah als politisches Druckmittel Grossbritanniens gegenüber Italien. Grossbritannien war sehr genau unterrichtet über die Misere der italienischen Kohlenversorgung. Der strenge Winter hat die Kohlenlager der italienischen Industrie bis auf wenige Tagesrationen aufgezehrt. Der Moment der Unterbindung der Kohlenverschiffung war deshalb günstig gewählt. Diesen Absichten Grossbritanniens tritt das deutsch-italienische Kohlenabkommen entgegen.

Die beiden schweizerischen Alpenbahnen sind in der Lage, ungefähr den Ausfall der Kohlenverschiffungen in Rotterdam zu übernehmen. Sie sind jedoch nicht in der Lage, einen wesentlichen Beitrag zur Abwicklung der zusätzlichen 5 Millionen Tonnen deutscher Kohlenlieferungen zu bewältigen. Diese zusätzlichen Transporte muss der Brenner in Verbindung mit weiter östlich gelegenen Eisenbahnrouen übernehmen.

Die Frage steht offen, ob England bzw. die Alliierten zugeben, dass die Schweiz diesen zusätzlichen Transit für die Achsenmächte übernimmt. Da dieses Frachtvolumen nur einen kleineren Teil der heutigen Transitmenge beträgt, erscheint es fraglich, inwieweit mit einer Alliierten-Demarche gerechnet werden muss.

Wir tun auf alle Fälle gut, wenn wir die Entwicklung des deutsch-italienischen Kohlenabkommens genauestens verfolgen. Mit diesem Abkommen haben die schweizerischen Alpenbahnen für die Achsenmächte erhöhte Bedeutung erfahren. Sie haben mehr denn je ein Interesse, diese Transitlinien intakt und bei voller Leistungsfähigkeit zu erhalten. Es ist für die politische Führung eines Industrielandes wie Italien, das zur Zeit *ohne* Kohlenreserven dasteht, von ausserordentlicher Bedeutung, alles zu tun, dass unser Eisenbahnbetrieb ja keine Störung, geschweige denn Unterbrechung erleidet. Die Gleichgewichtsstellung der Schweiz in Europa ist durch dieses Kohlenabkommen stärker geworden.