

26 JUILLET 1940

853

350

E 7800 1/170

*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, W. Stampfli*

L M/AM

Transportmöglichkeiten in Frank-
reich, Italien, Spanien, Portugal.

Bern, 26. Juli 1940

Herr Fürsprech Kaufmann teilte uns an der Sitzung der Kommission für Kriegswirtschaft mit, Sie wünschten nähere Auskunft über den am Rand bezeichneten Gegenstand.

Wir haben die Ehre, Ihnen hierauf folgendes mitzuteilen.

Frankreich.

In den von den Deutschen besetzten Gebieten ist der Betrieb noch nicht aufgenommen. Es können aus diesem Grunde die in den Häfen von Bordeaux, Le Havre, Dunkerque usw. lagernden schweizerischen Güter noch nicht in das Land hereingebracht werden.

Auf der Strecke Bellegarde-Schweizergrenze, die nicht besetzt ist¹, ist das Geleise auf etwa 40 m zerstört. Die Wiederherstellung soll nach neuestem Bericht nicht vor 25. August 1940 beendet sein. Das ist für uns namentlich deshalb bedauerlich, weil infolgedessen die Räumung des Hafens von *Marseille*, wo selbst sich rund 60 000 Tonnen Güter für die Schweiz befinden, nicht mit der wünschbaren Raschheit vollzogen werden kann. Seit nahezu drei Wochen kann ein Verkehr in beschränktem Ausmass über Grenoble-St. Gingolph-Bouveret-St. Maurice und nach Genève-Eaux-Vives geleitet werden. Ab Montag, den 22. Juli wurde in Marseille die Abfertigung von täglich 80 Wagen zugestanden. Wir senden täglich einen Zug mit etwa 55 leeren schweizerischen Güterwagen nach Marseille. Französischerseits werden ebenfalls Wagen gestellt.

Die Linie über Annemasse-St. Gingolph ist einspurig und weist auch sonst nicht leistungsfähige Einrichtungen auf. Über diese Linie muss ebenfalls der Verkehr nach und von Spanien, sowie derjenige nach und von dem übrigen besetzten Gebiet geleitet werden. Es ist leider kaum damit zu rechnen, dass bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Strecke Bellegarde-La Plaine eine namhafte Steigerung ab Marseille eintreten wird. Wir behalten die Sache aber ständig im Auge.

Spanien und Portugal.

Über die Verhältnisse bezüglich der Leitung von überseeischen Ein- und Ausfuhr Güter über diese beiden Länder gibt das Zirkular des Kriegs-Tran-

1. *Annotation en bas de la page:* Soeben vernehmen wir, dass diese Strecke, mit Ausnahme des Bahnhofs Bellegarde, nun auch besetzt wurde.

sport-Amtes No. 14 vom 19. Juli 1940, wovon wir ein Exemplar beilegen², Aufschluss. Der spanisch-französische Grenzbahnhof Hendaye ist von den Deutschen besetzt; es müssen daher alle Güter über Cerbère geleitet werden.

Wegen der langen Bahnstrecke, der hohen Frachten, der unzureichenden Leistungsfähigkeit der Häfen, dem Mangel an Wagen, der Notwendigkeit des Umlades an der französischen Grenze kommt die Leitung von aus Massengütern bestehenden ganzen Schiffsladungen nur als Notbehelf in Frage. Dagegen leisten Lissabon und Bilbao für die Leitung von Stückgütern (Parcels) Dienste, immerhin könnten sie nicht den gesamten schweizerischen Stückgüterverkehr bewältigen.

Italien.

Ein mit der französischen Regierung vor Ausbruch des Krieges getroffenes Abkommen sah vor, dass uns im Fall, dass die Mittelmeerhäfen im Kriegsfall nicht benützbar sein sollten, die Häfen von Bordeaux-La Queyries, La Rochelle und La Pallice zur Verfügung gestellt würden. Diese Häfen hätten aber nicht den gesamten französischen und schweizerischen Verkehr übernehmen können. Dieser Umstand und die Entwicklung auf dem Kriegsschauplatz gaben Anlass, den Regierungen in Rom, Paris und London das Gesuch zu unterbreiten, es möchte uns für den Fall des Eintritts Italiens in den Krieg ermöglicht werden, durch das Mittelmeer nach italienischen Häfen zu fahren. Italien und Frankreich stimmten zu³. England dagegen stellte wohlwollende Prüfung in Aussicht. Es stimmte schliesslich dem Durchlass eines mit Kohlen beladenen Schiffes nach Savona als Versuch zu und behielt sich weitere Entschliessungen nach Ankunft der Ware in der Schweiz vor. Obwohl der Entlad des Schiffes und der Abtransport mit kaum zu übertreffender Raschheit erfolgte, wurde allen Anstrengungen zum Trotz bis zur Stunde einzig die Durchfahrt eines weitem mit englischer Kohle beladenen Schiffes nach Savona bewilligt. Es ist am 24. Juli daselbst eingetroffen und am 25. Juli entladen. Der Abtransport der Kohle ist im Gang und in wenigen Tagen beendet. An einer mit dem Attaché commercial der britischen Gesandtschaft abgehaltenen Konferenz sagte dieser zu, die Bewilligung zum Durchlass von einem Schiff mit Kohlen nach Savona und von zwei, hauptsächlich mit Mais beladenen Schiffen nach Genua einzuholen. Bis zur Stunde ist die Zustimmung bedauerlicherweise nicht eingetroffen. Es warten z.Zt. in Madeira, Lissabon, Cadiz und St. Vincent 20 mit Schweizerwaren befrachtete Schiffe auf die Bewilligung zur Weiterfahrt. Diese Schiffe kosten uns ein enormes Geld und zudem besteht die Gefahr, dass gewisse Waren, wie Getreide, Mais usw. zu Grunde gehen. Auf alle diese Verhältnisse sind die englischen Behörden wiederholt aufmerksam gemacht worden. Es war aber trotzdem das nötige Entgegenkommen bisher nicht zu finden.

Italien hat kürzlich auch die Zustimmung zur Leitung eines Schiffes mit Benzin nach Triest gegeben. Die englische Bewilligung steht noch aus.

Stückgüter Schweiz-Übersee und umgekehrt können gegenwärtig nur über

2. *Non reproduit.*

3. *Cf. Nos 265, 322, 337 et 343 ainsi que E 7110 1973/134/4 et 10, E 7389 1/329, E 7800 1/163 et 170.*

30 JUILLET 1940

855

Lissabon und spanische Häfen geleitet werden, die aber, wie oben angedeutet, den gesamten Verkehr nicht zu bewältigen vermögen. Wir werden daher unsere Schiffe nach Bedarf für die Stückgütertransporte nach Übersee ab Genua zur Verfügung stellen. Italien hat bereits zugestimmt, die seit langer Zeit bei den englischen Behörden nachgesuchte Einwilligung steht leider noch aus.

Wir gestatten uns auch bei dieser Gelegenheit festzustellen, dass Italien uns seit Ausbruch des Krieges in der Abwicklung des Verkehrs in jeder Beziehung weitgehendes Entgegenkommen gezeigt und sich an die Abkommen gehalten hat.