Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana

Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI

Band: 68 (1996)

Heft: 6

Artikel: La Svizzera piattaforma di transito per il trasporto per ferrovia di personale e materiale militare estero nel corso di questo secolo

Autor: Massarotti, Vigilio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-247261

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La Svizzera piattaforma di transito per il trasporto per ferrovia di personale e materiale militare estero nel corso di questo secolo

Col Vigilio Massarotti

1. Introduzione

Gli accordi di Dayton-Parigi del novembre-dicembre 1995 hanno reso di nuovo attuale il problema pluriennale dei trasporti militari da e per l'estero attraverso il nostro Paese.
Non è mia intenzione, nel presente articolo, considerare il complesso problema di tali trasporti in rapporto col nostro statuto di neutralità, poiché tale tema è già stato trattato in modo esauriente nel corso degli ultimi anni. Cercherò unicamente di ricordare alcuni fatti più o meno conosciuti, a partire dalla fine della prima guerra mondiale e sino ai nostri giorni, fatti che, spesso, causarono non pochi grattacapi alle nostre Autorità. Infatti, se i trasporti effettuati dall'inizio di quest'anno per conto della NATO, in favore dell'IFOR (la forza internazionale incaricata dell'applicazione nei Balcani degli accordi di Dayton, in direzione della Bosnia Erzegovina), non hanno sollevato obiezioni di sorta, trattandosi di contribuire ad una «azione di pace», ciò non fu sempre il caso, come vedremo, per trasporti avvenuti in occasione degli ultimi due conflitti mondiali di questo secolo.

2. Transito per ferrovia di persone in uniforme e di materiale militare provenienti dalla Francia, attraverso la Svizzera, a destinazione dei Balcani, alla fine della Prima guerra mondiale

Un capitolo a parte merita il problema del transito di treni provenienti dalla Francia in direzione dell'Austria, della Cecoslovacchia e della Polonia, in particolare durante l'anno 1920, convogli accompagnati da una scorta militare non armata, condizione posta dal Consiglio Federale per attraversare il nostro Paese.
È così che il «Luzern Tagblatt» numero 182 del 3 agosto 1920, menzionava, con un po' di ritardo, il transito avvenuto in data 18 luglio 1920 di due treni speciali con i membri della Commissione interalleata di controllo del trattato di pace con l'Austria, diretti a Vienna.
D'altra parte, la Missione militare cecoslovacca in Francia, inviava regolarmente in transito dei viveri a Praga, come pure materiale e merci acquistati in quantità presso le autorità militari americane, ad esclusione di materiale militare.
Controlli erano effettuati regolarmente dalle autorità doganali elvetiche ed i militari cechi in uniforme che scortavano questi convogli consegnavano le armi alle autorità svizzere, entrando nel nostro territorio, e le ricevevano indietro all'uscita.
Se a proposito di questi trasporti ferroviari non ci furono mai contestazioni o dubbi sul contenuto dei vagoni, ciò non fu il caso a proposito dei convogli diretti in Polonia, dove imperversavano accaniti combattimenti fra Bolscevichi e Polacchi.

La stampa di sinistra accusò il Consiglio Federale di chiudere gli occhi sul probabile transito non solo di militari in uniforme, ma anche di materiale bellico per la Polonia.
Il 21 giugno 1920, il Sindacato della Federazione svizzera dei ferrovieri chiedeva insistentemente alla Direzione generale delle FFS di controllare in modo speciale i treni in direzione di questo Paese, a causa del pericolo che per il personale ferroviario avrebbe potuto rappresentare un'eventuale presenza di munizioni. La Direzione delle FFS rispondeva immediatamente in data 23 giugno 1920, confermando che ordini precisi erano stati dati alle autorità doganali affinché ogni convoglio fosse accuratamente controllato, chiedendo inoltre che un rapporto dettagliato fosse allestito per ogni ispezione.
All'inizio del mese di giugno 1920, Radio Mosca, lanciava un appello dei ferrovieri comunisti russi ai camerati dei Paesi capitalisti perché impedissero con ogni mezzo l'arrivo in Polonia di treni con materiale ad uso bellico. I giornali di sinistra «Berner Tagwach» e «Volksrecht» intensificarono la campagna di stampa in questo senso e, da parte loro, la Direzione delle FFS e l'Amministrazione delle dogane, continuarono a smentire che vi fossero lacune nei controlli.
Si arrivò persino al punto da insinuare che i trasporti in transito per la Polonia fossero effettuati gratuitamente, al che fece seguito una secca smentita delle FFS con conferma che tutti i treni in transito sul nostro territorio pagavano le tariffe regolamentari previste per tali casi.
Il 4 maggio 1920, la Legazione di Polonia a Berna chiedeva al Dipartimento Politico Federale che i treni provenienti dalla Francia per la Polonia fossero contrassegnati con il nome «Helvetia» e che fossero scortati da soldati polacchi in uniforme, senza armi.
Il 20 maggio il DMF, ignorando la prima parte della richiesta, si dichiarava d'accordo in merito alla scorta, a condizione che essa si annunciasse presso il Commissario Svizzero a Delle e che fosse accompagnata da un soldato svizzero da questa località sino a Buchs. Il DMF comunicava inoltre alla Legazione che le spese derivanti da questo «accompagnamento» sarebbero state a carico del Governo polacco, per conto del quale questi trasporti venivano effettuati.
Il 9 luglio 1920, l'Ambasciata di Francia a Berna chiedeva l'autorizzazione al Governo Svizzero per il transito, in direzione della Polonia di cinque treni sanitari completi di quattordici vagoni ognuno con materiale sanitario e di tre vagoni speciali per il trasporto di vetture-laboratorio di radioscopia, il tutto ceduto dalle autorità americane al Governo polacco. Il Consiglio Federale dava il suo accordo il 19 luglio 1920.

L'intensificazione del transito di convogli in direzione della Polonia poneva sempre maggiori problemi alle nostre autorità. Infatti il 12 agosto 1920, l'Unione sindacale Svizzera, d'accordo con il Sindacato dei ferrovieri, aveva proposto al Consiglio Federale la costituzione di commissioni di controllo miste (ferrovieri e rappresentanti delle autorità) per effettuare, qualora fosse il caso, controlli dei treni in transito, affinché, così sottolineava, la neutralità Svizzera non desse adito ad alcun dubbio.
Il 20 agosto 1920, la Direzione delle FFS prendeva posizione su questa proposta, affermando che i problemi inerenti alla neutralità Svizzera erano unicamente di competenza del Consiglio Federale e che l'Amministrazione delle dogane era e doveva rimanere l'unica responsabile per il controllo dei convogli in transito.
Ma anche questo comunicato non raggiunse l'effetto sperato, poiché il 1. ottobre 1920 l'Unione sindacale svizzera tornava alla carica, ponendo in certo qual modo un ultimatum al Consiglio Federale per il proseguimento del transito dei treni in direzione della Polonia, indicando tre condizioni:

1. I vagoni dei treni in direzione dell'Est dell'Europa dovevano portare in modo ben visibile la specificazione del contenuto.
2. Nessuna scorta militare straniera poteva accompagnare questi convogli.
3. Il Consiglio Federale doveva definire chiaramente ciò che doveva essere considerato come materiale militare.
   L'Unione sindacale era dell'avviso che anche il materiale non strettamente da considerarsi «di guerra», come articoli sanitari, medicamenti, viveri, ecc. era da annoverarsi sotto il titolo di «contrabbando militare».

Il Consiglio Federale respingeva la proposta di specificare su ogni vagone il contenuto e chiedeva di accordare fiducia al personale ufficiale designato per i controlli, vale a dire ai funzionari dell'Amministrazione delle dogane. Inoltre, esso si riservava il diritto di escludere dai trasporti in transito verso la Polonia, conformemente al nostro statuto di neutralità, qualsiasi specie di materiale, incompatibile con questo statuto. Il Consiglio Federale sottolineava poi energicamente che, conformemente alla *«Convenzione di Londra»* del 1919, alla quale la Svizzera si era sempre strettamente attenuta, non entrava assolutamente in linea di conto di porre dei limiti al transito di materiale sanitario di ogni genere attraverso il nostro Paese.
Per ciò che concerne la proibizione delle scorte militari straniere d'accompagnamento dei convogli, essa doveva essere messa in rapporto, in fatto di reciprocità, con le «Scorte militari commerciali svizzere» che accompagnavano i treni di merci d'esportazione in direzione dei Balcani dal maggio 1919 al settembre 1920.
(cfr.: «Rivista Militare della Svizzera Italiana», fascicolo novembre-dicembre 1983, pagine 360-369 dell'autore di questo articolo).

Il Consiglio Federale, al termine della sua presa di posizione, lanciava un severo ed energico monito a tutti coloro che avessero tentato, in un modo o nell'altro, di intralciare il normale transito dei convogli attraverso il nostro Paese, minacciando severe misure. A partire da questo momento, ed anche poiché la situazione alla frontiera russo-polacca andava normalizzandosi, le polemiche si spensero a poco a poco con grande sollievo delle nostre autorità.

3. Trasporti di materiale e persone durante e alla fine della Seconda guerra mondiale

3.1. Forniture di materie prime, carburanti e carbone da parte della Germania e transito in direzione dell'Italia

La Svizzera, povera di materie prime, carburanti e carbone, dovette necessariamente sempre venire a patti con i nostri vicini del Nord affinché la nostra industria, seppur a ritmo ridotto, potesse continuare a produrre. All'inizio del conflitto ciò fu abbastanza facile poiché il nostro Paese ricevette ogni giorno da 150 a 160 vagoni di carbone. In seguito, però, in contropartita, le esigenze del nostro sempre più potente vicino divennero sempre maggiori, causandoci di conseguenza notevoli difficoltà con gli Alleati. Non fu certamente facile per il Consiglio Federale, basandosi sul principio della neutralità, mantenere un'equidistanza con i belligeranti dei due campi, soprattutto per ciò che concerne i problemi d'ordine economico, vitali per la sopravvivenza del nostro Paese. La situazione divenne oltremodo difficile e complicata dal momento in cui la Grande Germania con l'occupazione della Francia e l'entrata in guerra dell'Italia, fece sì che la Svizzera fosse completamente circondata dalle forze dell'Asse. Per quest'ultime era, d'altra parte, essenziale che il transito ferroviario attraverso il nostro Paese in direzione dell'Italia fosse assicurato, essendo la linea del Brennero continuamente interrotta dai bombardamenti alleati. Penso che oggi ancora non sia possibile conoscere quale sia stato esattamente il numero dei convogli in transito da Nord a Sud e viceversa durante l'ultimo conflitto. Dubbi furono pure emessi sul contenuto dei vagoni!
Coloro che appartengono alla mia generazione si ricordano certamente del flusso ininterrotto, giorno e notte, dei treni che, provenienti dalla Germania, passavano la galleria del Gottardo, attraversando la Leventina, giù, giù verso l'Italia!

3.2. La Svizzera piattaforma di transito per il trasporto di feriti gravi e mutilati

Nel 1941 parecchi treni trasportarono prigionieri di guerra francesi ammalati, provenienti dalla Germania e rimpatriati.

Allorché, più tardi, gli Alleati sbarcarono in Italia, le autorità del Reich chiesero alla Svizzera di permettere il transito di feriti in direzione della Germania. Il Consiglio Generale, a titolo di prova, diede il suo accordo per la durata di un mese, al transito di dodici treni-ospedale per feriti gravi e al loro ritorno, a vuoto, in Italia. In seguito, il ritmo di questi transiti, con l'accentuarsi dei combattimenti nella vicina penisola, aumentò sino a raggiungere la frequenza di tre a cinque per settimana, nelle due direzioni. Inoltre, su iniziativa della Confederazione, poterono essere organizzati trasporti ulteriori di feriti di guerra ed ammalati, accompagnati da personale sanitario. Per esempio, nel solo mese di ottobre 1943, furono rimpatriate, attraverso il nostro territorio, sempre per ferrovia, 11.000 persone.
Nel gennaio 1945, sempre su iniziativa della Svizzera, ebbe luogo sul nostro suolo un importante scambio di 7000 prigionieri di guerra feriti o ammalati dalle due parti e di 1000 persone appartenenti ad un servizio di sanità militare.

3.3. Intensificazione del traffico ferroviario di transito alla fine della guerra

Già prima della fine delle ostilità, la Confederazione aveva firmato accordi per lo scambio di persone internate. Essa per prima diede il buon esempio, liberando, alla cessazione delle ostilità, tutti gli internati che si trovavano ancora sul suo territorio. In base a questi accordi, migliaia di militari tedeschi ed alleati poterono, dall'Italia, ritornare in Patria. Dopo la firma dell'armistizio, il nostro Paese ebbe un ruolo importantissimo come piattaforma di transito per il rimpatrio di militari stranieri delle due parti. Infatti, migliaia di prigionieri di guerra e deportati, transitarono dalla Svizzera da Est ad Ovest. Inoltre 519.000 militari britannici smobilitati o in congedo vennero dal Sud. 94.000 Italiani dalla Germania e dalla Francia in direzione dell'Italia e 8600 Austriaci verso l'Austria.
Un particolare omaggio deve essere reso qui a tutto il personale ferroviario della Confederazione per il grande sforzo ed impegno nel corso e alla fine della Seconda guerra mondiale, sia sul piano interno (in particolare trasporti di truppe e materiale per il nostro esercito, trasporti di approvvigionamenti per l'economia di guerra, ecc.) sia per assicurare il transito degli innumerevoli convogli provenienti dall'estero e per l'estero. È certo che in quei tempi pochi si resero conto esattamente di quale importanza fu per il nostro Paese il contributo degli umili ferrovieri!

3.4. Treni organizzati per il trasporto di bambini dei Paesi belligeranti per trascorrere periodi di ferie nel nostro Paese

Non vorrei terminare questo capitolo sulla Seconda guerra mondiale senza menzionare il fatto che, a partire dall'autunno 1940, su iniziativa privata, incomincia-

rono ad arrivare nella Confederazione, bambini belgi e francesi per trascorrere tre mesi presso famiglie svizzere. A partire dal 1942 quest'azione fu assunta dalla Croce Rossa Svizzera e, perché essa conservasse un carattere unicamente umanitario e strettamente neutro, non fu mai fatto ricorso all'aiuto straniero.
Prendendo in considerazione solo la Francia, il numero dei bambini accolti nel Paese durante la guerra, secondo le statistiche a disposizione, ammonterebbe a 56.000.
Nel dicembre 1943 il Consiglio Federale si dichiarò pronto ad accogliere 1500 bambini di rifugiati ebrei in Francia e, contemporaneamente, fece sapere alle autorità di Berlino la sua disponibilità ad accogliere sul nostro suolo dei bambini provenienti dalle regioni tedesche bombardate.
È chiaro che, per queste iniziative, nella maggior parte dei casi, si dovette far capo a convogli ferroviari svizzeri, poiché all'estero tutto il materiale rotabile era bloccato per le necessità militari dei belligeranti.

4. Transito di trasporti per conto della NATO in favore dell'IFOR in direzione della Bosnia Erzegovina

Per l'applicazione degli accordi di Dayton-Parigi nel novembre-dicembre 1995, il Consiglio Federale, su richiesta della NATO, accordava il 4 dicembre 1995 il permesso di transito di treni con materiale militare in direzione della Bosnia Erzegovina. Questo permesso si estendeva anche al sorvolo del nostro territorio di apparecchi dell'IFOR, la forza internazionale incaricata dell'applicazione nei Balcani degli accordi di Dayton.
Già nel mese di gennaio di quest'anno tre treni attraversarono la Svizzera via Basilea - Zurigo - Buchs, scortati nel transito sul nostro territorio da militi del Corpo delle guardie delle fortificazioni, assecondati dagli organi di Polizia dei Cantoni attraversati.
In tale occasione, il DMF emanava un comunicato, ripreso dai media, in cui si indicavano i motivi che avevano indotto il Consiglio Federale ad accordare il permesso di transito e si sottolineava che i vagoni non contenevano sostanze nocive o pericolose e che si trattava soprattutto di veicoli per le formazioni sanitarie dell'IFOR.
È logico pensare che con la permanenza dell'IFOR nei Balcani il transito dei convogli sia aumentato e che sia diventato una cosa normale.
A titolo di cronaca, per terminare, vorrei menzionare il fatto che il 4 aprile di quest'anno il comandante delle forze aeree degli Stati Uniti (US Air Force), generale

Ronald R. Fogleman, ospite della nostra aviazione militare, in una visita di cortesia al capo del DMF Adolf Ogi, ringraziava la Svizzera per aver autorizzato gli apparecchi dell'IFOR a sorvolare il proprio territorio nell'ambito della «missione di pace» in Bosnia Erzegovina.

5. Considerazione finale

Per i lettori che fossero interessati a conoscere più in dettaglio la situazione in cui si trovarono le nostre autorità durante l'ultimo conflitto a causa dei problemi derivanti dal nostro statuto di neutralità, vorrei raccomandare il contributo di Richard Ochsner, dal titolo *«Transit von Truppen, Einzelpersonen, Kriegsmaterial und zivilen Gebrauchsgüten zugunsten einer Kriegspartei durch das neutrale Land»*. Questo studio è contenuto nel volume *«Schwedische und schweizerische Neutralität im Zweiten Weltkrieg»*, edito da Helbing & Lichtenhahn Verlag AG Basel, 1985, pagine 216-235.

Il div Ochsner espone, fra altro, le considerazioni giuridiche e militari, come pure le convenzioni sulle quali il Consiglio Federale basò le sue decisioni per rispondere, nella misura del possibile, alle richieste dei belligeranti, in particolare della Germania, senza venir meno alla neutralità.

È chiaro che le nostre Autorità dovettero decidere caso per caso se dar seguito o meno a tali domande.

Per esempio, l'Autore menziona nel suo articolo l'energico rifiuto del Consiglio Federale, a partire dalla fine di settembre 1943, quasi un mese dalla capitolazione dell'Italia, di permettere il transito di lavoratori italiani, reclutati di forza, per lavorare in Germania.

Questo fatto meritava di essere sottolineato, poiché certi storici hanno la tendenza ad evidenziare, in modo non sempre conforme alla realtà, un'esagerata e supina condiscendenza dell'allora Consiglio Federale a tutte le richieste del Reich nel corso dell'ultimo conflitto!

6. Fonti consultate per l'elaborazione del presente articolo

E. BONJOUR, *«Histoire de la neutralité suisse»*, vol. VI, Editions à La Baconnière, Neuchâtel, 1970.

Servizio di documentazione della Direzione Generale delle Ferrovie Federali Svizzere a Berna.

Archivio.