

Januar 1941 : über die Absicht Grossbritanniens, den deutschen Kohlenachschub über die Schweiz nach Italien gewaltsam zu unterbinden

Autor(en): **Bloch, Michael**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **60 (2010)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-170027>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Januar 1941: über die Absicht Grossbritanniens, den deutschen Kohlenanschub über die Schweiz nach Italien gewaltsam zu unterbinden

Michael Bloch

Einleitung

Aus bereits im Jahre 1970 freigegebenen Dokumenten in den britischen *National Archives* geht hervor, dass die britische Regierung gegen Ende Januar 1941 beabsichtigt hatte, die durch die Schweiz führenden Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Italien gewaltsam zu unterbrechen.¹ In der Literatur wird der britische Plan zwar durchaus erwähnt, sein allgemeiner Stellenwert wird aber als eher gering eingeschätzt.² Ohne eine notwendige Kontextualisierung und die Analyse des Gesamtzusammenhangs eines solchen Einzelereignisses aus den Augen verlieren zu wollen,³ scheint sich bei näherer Lektüre der Dokumente und Beschäftigung mit der Episode eine gewisse Aufwertung des britischen Plans über das Anekdotische von Planungsspielen hinaus aufzudrängen. So fällt es auf, dass die genannte Absicht von den betrauten Stellen, namentlich dem britischen Luftfahrtsministerium und dem Ministerium für wirtschaftliche Kriegsführung, zwischen Mitte 1940 und dem Frühjahr 1941 tatsächlich ernsthaft erwogen und weiterverfolgt wurde.

Die Ernsthaftigkeit, mit welcher die Briten und nicht zuletzt Winston Churchill zu diesem Zeitpunkt den Plan umzusetzen gewillt waren, findet ihre ganze Tragweite, wenn man ihn unter dem Aspekt des möglichen Kriegsverlaufs be-

1 *The National Archives*, Records of the Prime Minister's Office, PREM 3/11/11B.

2 So erwähnt Mark Seaman den britischen Sabotageplan nur im Vorbeigehen: «Plans to sabotage Switzerland's trans-alpine railway network had been shelved in early 1941 [...]». In: Mark Seaman, *Special Operations Executive. A New Instrument of War*, London 2006, S. 161. Neville Wylie ist differenzierter: Neville Wylie, *Britain, Switzerland and the Second World War*, Oxford 2003, S. 184–186.

3 Hierbei ist vor allem auch die allgemeine strategische Lage zu bedenken. Der Kriegseintritt Italiens und die italienischen Rückschläge in Griechenland Mitte 1940 machten eine Unterbindung des deutschen Kohlenanschubs nach Italien für die Briten attraktiv. Nachdem sich die Lage im Frühling 1941 in Griechenland und Jugoslawien jedoch zugunsten der Achsenmächte und somit Italiens gewendet hatte, änderten sich die Prioritäten. Dazu kam das Argument der Geheimdienste, die im Verlaufe des Krieges zunehmend die Nützlichkeit eines neutralen bzw. unbesetzten Territoriums inmitten des Kontinents hervorhoben. Siehe: Neville Wylie, op. cit., S. 266–299. Gemäss Wylies Studie spielte bei der längerfristigen Formulierung der britischen Politik der Schweiz gegenüber auch eine mehrheitlich positive Grundstimmung, vor allem im Foreign Office, eine wesentliche Rolle. Neville Wylie, op. cit., S. 19–50.

Michael Bloch, Université de Genève, Département de science politique,
Boulevard du Pont-d'Arve 40, CH-1211 Genève 4. michael.bloch@unige.ch

trachtet. Eine Zerstörung der schweizerischen Eisenbahnlinien durch die Briten wäre wohl zwangsläufig einer Verletzung des Fünften Haager Abkommens über die Rechte und Pflichten neutraler Mächte sowie der britischen Erklärung zur Anerkennung der schweizerischen Neutralität vom 1. und 9. September 1939 gleichgekommen.⁴ Die mögliche Reaktion Deutschlands auf eine Lahmlegung der Alpentransversale durch die Briten ist dabei natürlich schwer abzuschätzen, sie hätte wohl aber kaum dazu geführt, dass Deutschland seinerseits noch sehr gewillt gewesen wäre, die Neutralität der Schweiz zu respektieren. Die Versuchung wäre dann in unmittelbare Nähe gerückt, die schweizerischen Bahnlinien und den Gütertransit unter die direkte Kontrolle der Achse zu bringen.⁵

Im Weiteren mag eine nähere Untersuchung des britischen Plans die Auffassung des Premiers von der schweizerischen Neutralität während des Zweiten Weltkrieges zu nuancieren. Zumindest lässt dies die Möglichkeit zu, dass Churchill seine Auffassung vom internationalen Rechtsgut und moralischen Anerkennungswert der schweizerischen Neutralität gegen Ende des Krieges etwas zurechtgebogen hat.

Zudem mag im Hinblick auf die politische Debatte rund um das schweizerische Selbstverständnis im internationalen Raum, die sich gerade auch immer wieder auf die historiographische Debatte zur Rolle der Schweiz während des Zweiten Weltkrieges und auf die Frage der Neutralität bezieht, eine nähere Bekanntmachung der in der Öffentlichkeit weitgehend unbeachtet gebliebenen Episode ebenfalls durchaus sinnvoll erscheinen.⁶

Churchills Kurzmitteilung vom 27. Januar 1941

Am 27. Januar 1941 gibt Churchill klare Instruktionen an den Staatssekretär für Luftfahrt sowie an das Ministerium für wirtschaftliche Kriegsführung, Aktionspläne im Hinblick auf eine Unterbrechung der Eisenbahnlinie durch die Alpen auszuarbeiten. Das von Churchill hervorgebrachte kriegsrelevante Argument ist dabei dasjenige des Kohlenachschubs von Deutschland nach Italien: «There must be a very great deal of railway traffic from Germany to Italy; coal alone should account for nearly 200,000 tons a week averaged over this year. It is obviously most important that this should be impeded in every way. In view of the mountainous nature of the country through which the railway runs, this should be feasible. Please let me have a report on what has been done and is being done.»⁷

4 Edgar Bonjour, *Geschichte der Schweizerischen Neutralität*, Bd. IV, Basel 1970, S. 19ff.; Christian Leitz, *Nazi Germany and Neutral Europe during the Second World War*, Manchester 2000.

5 Daniel Bourgeois, «Les relations économiques germano-suisse pendant la Seconde Guerre Mondiale», in *SZG* 1982, S. 563–573; Jürg Fink, *Die Schweiz aus der Sicht des Dritten Reiches 1933–1945. Einschätzung und Beurteilung der Schweiz durch die oberste deutsche Führung seit der Machtergreifung Hitlers*, Zürich 1985.

6 Vgl. dazu: Laurent Goetschel, Magdalena Bernath und Daniel Schwarz (Hg.), *Schweizerische Aussenpolitik: Grundlagen und Möglichkeiten*, Zürich 2002; Jürg Gabriel Martin, Thomas Fischer (Hg.), *Swiss Foreign Policy 1945–2002*, London 2003; Georg Kreis, *Kleine Neutralitätsgeschichte der Gegenwart: ein Inventar zum neutralitätspolitischen Diskurs der Schweiz seit 1943*, Bern 2004; Tobias Kaestli, *Selbstbezogenheit und Offenheit – Die Schweiz in der Welt des 20. Jahrhunderts. Zur politischen Geschichte eines neutralen Kleinstaats*, Zürich 2005.

7 Falls nicht anders bezeichnet, stammen die nachfolgenden Zitate alle aus Dokumenten

Es ist hier auffallend, dass es Churchill unterlässt, in seiner Kurzinstruktion die Schweiz beim Namen zu nennen.

Eine abschlägige Antwort aus dem Luftfahrtsministerium (31. Januar 1941)

In seiner als geheim klassifizierten Antwort auf Churchills Anweisung gibt das Luftfahrtsministerium dem Büro des Premierministers dahingehend Recht, als dass der schweizerische Alpentransit von Kohle nach Italien in quantitativer Hinsicht klar heraussticht. Gemäss den Schätzungen des Ministeriums werden 50 Prozent aller Kohlelieferungen aus der Ruhr über den Gotthard, den Simplon und den Brenner nach Italien transportiert. Die Tatsache, dass die Kohlelieferungen aus Schlesien ausserhalb der Reichweite der britischen Bomber liegen, verstärkt das Argument noch zusätzlich.

Das Luftfahrtsministerium gibt in seiner Antwort an Churchill folgende mögliche Angriffspunkte aus der Luft an: die Rangierbahnhöfe oder elektrischen Kraftwerke in Norditalien, wie zu erwarten, die Eisenbahnlinie in den Alpen und schliesslich die Rangierbahnhöfe und Kreuzungen zwischen der Ruhr und der Schweizer Grenze. Die Ziele auf Rangierbahnhöfe und Kraftwerke in Italien werden vom Ministerium als denkbar schlecht und ineffizient angesehen, sowohl aus Gründen der Reichweite als auch der fehlenden Präzision solcher Angriffe. Hier müssten jeweils eine grosse Anzahl von Bombern in wiederholten Angriffen mobilisiert werden, um zufriedenstellende Resultate sicherstellen zu können.

Was die Bombardierung von ausgesuchten Stellen in den Alpen anbelangt, schreibt das Ministerium: «This is a most attractive idea and we have considered it very carefully.» Bei solchen Angriffen ginge es gemäss dem Bericht jeweils darum, einen Bergsturz auszulösen und damit die Bahnlinie durch die Berge zu verschütten. Das Ministerium kommt aber zum Schluss, dass diese Option nicht durchführbar ist, da es für die Flugzeuge sehr schwierig wäre, in der Nacht – auch bei Mondlicht – die ausgesuchten Ziele auszumachen. Zusätzlich meint das Luftfahrtsministerium etwas umständlich und ohne das Kind beim Namen zu nennen: «The very fact that these objectives are located in mountainous country increases the difficulty of finding and bombing them accurately without undue risk to the attacking aircraft.»

Die letzte Option wird vom Ministerium schliesslich als die bevorzugte und effizienteste ausgewiesen. Dabei solle die RAF die Eisenbahnknotenpunkte Köln, Duisberg und Mannheim, die über Süddeutschland die Ruhr-Kohle an die Schweizer Grenze führen, regelmässig als Erst- oder Alternativziele angreifen, um so den Gütertransport nachhaltig zu behindern. Zu Ende des Berichts geht es dann noch um die Frage der Herstellung einer regelmässigen zivilen Luftfahrtsverbindung mit der Schweiz. Das Ministerium geht davon aus, dass dies zu besagtem Moment aus Ressourcegründen nicht möglich ist, stimmt aber dem Prinzip von «two or three experimental flights» in die Schweiz zu, falls dies als «a useful military purpose» dienen könne. Der Grund für dieses Anliegen wird aus dem nachfolgenden Bericht ersichtlich.

aus dem Büro des Premierministers, PREM 3/11/11B; vgl. dazu auch: Gilles Forster, *Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939–1945)*, Unabhängige Experten-Kommission Schweiz – Zweiter Weltkrieg (UEK), Bd. 4, Zürich/Lausanne 2001.

Der gescheiterte Sabotageplan des Special Operations Executive (SOE)

In seinen als streng geheim klassifizierten Ausführungen an den Premierminister hält der Minister für wirtschaftliche Kriegsführung und Chef für geheime Spezialoperationen (*Special Operations Executive*) Hugh Dalton fest, dass er bereits seit August 1940 mit der Planung einer Operation zur Sabotierung der Eisenbahnlinien in der Schweiz beschäftigt sei und diese dem Generalstab auch schon unterbreitet habe. Er schreibt: «The possibility of interfering with this traffic in Switzerland was one of the first schemes put up with me when I took over S.O.E at the beginning of August; and on the 28th of September I referred to the Chiefs of Staff a detailed and carefully thought out scheme for effecting sabotage on the Swiss railways. The chief feature of the scheme was the despatch (*sic*) by air to Berne of a highly trained agent who would get in touch with Social Democrat workers on the Swiss railways and supply them with sufficient plastic explosive material to cause railway accidents (due to rail cutting operations) at selected and particularly vulnerable points over as long a period possible. Landslides in the larger cuttings were also contemplated, as well as attacks on power-station pipe lines.» Aber da das Überführen von Sprengstoff für den vorgesehenen Agenten über das unbesetzte Frankreich zurzeit nicht möglich sei, bleibe für die Operation nur noch der Luftweg offen. Deshalb hänge, so Dalton, seit Oktober 1940 alles von der Einführung einer Luftverbindung mit der Schweiz ab. Die Schweizer Zivilbehörden hätten bislang aber abgelehnt. Dalton meint, dass die Ablehnung der Schweizer Behörden wohl auf die Verletzung der schweizerischen Neutralität durch britische Flugzeuge und auf die Bombardierung von gewissen Schweizer Städten zurückzuführen sei. Die einzige Möglichkeit bleibe zu hoffen, dass die Schweizer eine Ausnahme machen würden, indem sie es bei nächster Gelegenheit dem neuen Ersten Sekretär der britischen Botschaft erlauben würden, über den Luftweg nach Bern zu kommen und seinen Posten anzutreten. Der SOE-Agent würde dann den Diplomaten unter dem Deckmantel eines *Assistant Press Attaché* beim Überflug begleiten. Falls dies unmöglich sein solle, müsse der Agent dennoch versuchen, von Lissabon aus über den Landweg in die Schweiz zu kommen. Die Infiltrierung des Agenten über das besetzte Frankreich lasse es aber in diesem Fall aus Sicherheitsgründen nicht zu, dass dieser den benötigten Sprengstoff transportiere. Der Agent könne dann lediglich versuchen, die genannten Angestellten der Bundesbahn zu eigenen Sabotageakten zu ermuntern. Dalton bedauert, dass sich die Bombardierung der Alpenlinie aus der Luft als so schwierig ausmache, versteht aber die operativen Einwände des Luftfahrtsministeriums. Er schlägt stattdessen vor, den deutschen Rangierbahnhof in Basel zu bombardieren. Da sich dieser zwar auf Schweizer Territorium befinde aber Teil des deutschen Bahnhofs sei, gäbe es da eine gewisse Rechtfertigung, auch wenn dies wohl gemäss Dalton zum Unterbruch der Beziehungen mit der Schweiz führe. Dalton hofft zum Schluss seines Berichts immer noch auf eine Luftverbindung mit der Schweiz, um seinen Agenten einzuschleusen. Die operativen Schwierigkeiten – es fehle unter anderem an einem geeigneten und zur Verfügung stehenden zivilen Flugzeug – und die ausstehende Bewilligung der Schweizer Behörden machten aber die Operation weiterhin unmöglich. In einem Postskriptum schreibt Dalton dann aber noch eiligst, dass die Schweizer Behörden offenbar die Frage der Bewilligung der Armee übergeben haben, die in Kürze eine Entscheidung treffen würde: «I have just heard that the Swiss may play after all.»

Aus Dokumenten des Schweizerischen Bundesarchivs geht hervor, dass die britische Regierung bereits im Oktober 1940 eine offizielle Anfrage an die Schweiz gerichtet hatte, die seit 1939 unterbrochene Fluglinie mit der Schweiz wieder einzurichten.⁸ So schreibt Bundesrat Marcel Pilet-Golaz an seinen Botschafter in Madrid im Hinblick auf die Wiedererrichtung einer Fluglinie nach Spanien, die über Lissabon dann auch nach London führen könne: «Par un aide-mémoire daté du 10 octobre, le Ministre de Grande-Bretagne à Berne, M. Kelly, nous a fait part du désir de son gouvernement d'établir pour ses services de courrier une ligne aérienne directe avec la Suisse, qui survolerait la France occupée.»⁹ Dasselbe Ansinnen wurde dann anfangs Jahr der Schweizer Legation in London noch einmal vorgetragen: «[...] la question a été soulevée à Londres également, à l'occasion de négociations commerciales, et elle a aussitôt pris un tour assez inquiétant, le Ministre de la guerre économique Dalton prétendant lier le sort de nos approvisionnements en blé et benzine à la création du service désiré.» Pilet-Golaz war dem britischen Anliegen denn auch von Anfang an ungewogen und hatte dies bereits am 20. Januar gegenüber dem Schweizer Botschafter in London, Walter Turnheer, festgehalten: «[...] il ne saurait être question d'une ligne desservie par des avions britanniques, donc sans l'assentiment des Autorités allemandes et françaises, ce qui en ferait une ligne clandestine avec tous les aléas que cela comporterait pour notre neutralité si des avions effectuant ce parcours venaient à être pris en chasse ou bombardés à proximité de notre territoire.»

Die Stellungnahme der schweizerischen Armeeführung vom 14. November 1939 an Pilet-Golaz, der zu diesem Zeitpunkt noch das Post- und Eisenbahndepartement innehatte, und auf die er sich anfangs 1940 berief, war tatsächlich ebenfalls negativ ausgefallen, aber nicht etwa aus neutralitätsrelevanten Gründen. Da die Erteilung der bundesrätlichen Erlaubnis zur Bewirtschaftung von Fluglinien mit dem Ausland auf dem Reziprozitätsprinzip beruhte, ergab sich für General Guisan ein mögliches Versorgungspöblem: «Le Cdt. des troupes d'aviation, comme le Secteur Force et Chaleur sont d'avis que la reprise du trafic aérien est prématurée. Ne serait-ce qu'au point de vue de la consommation de l'essence, l'exploitation des lignes proposées conduirait à un emploi de 450 à 500'000 litres pour 2 mois, ce qui est hors de proportion avec nos moyens et nos stocks. C'est pourquoi j'ai répondu négativement, [...] Le Général.»

Die britischen Vorstösse und letzten Versuche, den Plan zur Durchführung zu bringen, scheiterten also am Widerstand der Schweizer Armeeführung, die eine Aufnahme der Flugverbindung als zu verfrüht und zu unsicher ansah, und dem des Politischen Departements Pilet-Golaz', der den Flugverbindungen mit Spanien und Deutschland den Vorzug gab.¹⁰

⁸ Ende November 1939 hatte die britische Regierung ihrerseits eine Wiedereinführung der Luftverbindung zwischen den beiden Ländern als zu verfrüht abgelehnt.

⁹ BAR 8150 (A) 1968/67.

¹⁰ Dies bis im Herbst 1944. Vgl. Protokoll des Bundesrats vom 25. September 1944 (62. Sitzung), BAR, Protokolle des Bundesrates April 1944, Bd. 449. Die 'Kriegslinien' betrafen die Verbindungen Locarno–Rom, Locarno–Barcelona, Zürich–München. Siehe: *Rapports de Gestion du Département des postes et des chemins de fer*, 1942/1943. Im selben Kontext wurde verschiedenen Initiativen des Eidgenössischen Luftamts, ausserplanmässige Swissair-Flüge im Hinblick auf die Repatriierung von Schweizern aus Grossbritannien zu organisieren, nicht stattgegeben.

Das letzte an Churchill in der Angelegenheit vorgelegte Dokument zeigt denn auch, dass sich offenbar nichts Nennenswertes mehr getan hat, das eine Durchführung der Operation hätte naheliegen lassen.

Einstellung der Sabotagepläne aus operativen Gründen

Am 12. Februar 1941 erhält Churchill schliesslich ein mit den Initialen F.A.L. unterzeichnetes Schlussdokument aus dem Büro des Kriegskabinetts. Beim Unterzeichner handelt es sich um Churchills persönlichen wissenschaftlichen Berater und Oxford-Professor Frederick Alexander Lindemann, beziehungsweise späteren Viscount Cherwell¹¹. Lindemann begreift dem Luftfahrtsministerium gegenüber die grosse Schwierigkeit einer Bombardierung der Ziele aus der Luft, gibt sich aber erstaunt, dass sich ein Sabotageplan offenbar als ebenso schwierig gestaltet: «[...] it seems very strange that there is so much difficulty in getting anyone to Switzerland. I should have thought that people travelling on American or other Neutral passports could have gone through unoccupied France.»

Enttäuscht kommt Lindemann also zum Schluss, dass sich im Hinblick auf die gewünschte Unterbrechung der Eisenbahnlinie durch die Schweizer Alpen kein machbarer Operationsplan zu finden scheint. So setzt denn am 15. Februar 1941 Winston Churchill seine Initialen unter das ihm von Lindemann im Namen des Kriegskabinetts unterbreitete Schlussdokument. Von da an sollte die Bombardierung oder Sabotierung des schweizerischen Alpentransits aus operativen Gründen vertagt bleiben.

Kleines Fazit

Als erstes bleibt festzuhalten, dass die Neutralitätsfrage im vorliegenden britischen Entscheidungsprozess nur ganz am Rande und lediglich unter operativen Aspekten erwähnt wurde. Auf Schweizer Seite spielte das Argument der Neutralität allerdings eine grössere Rolle. Indem nämlich das britische Anliegen der Wiedereinführung einer Fluglinie, der ja eine konspirative Absicht unterlag, deren potentieller Gefährlichkeit sich die Schweizer wohl aber so nicht bewusst waren, unter dem Vorwand neutralitätspolitischer Aspekte abgeblockt wurde, ist der britische Plan sozusagen *nolens volens* vereitelt worden.

Die Frage der britischen Beurteilung der schweizerischen Neutralität wird gegen Ende des Krieges wieder explizit gestellt. Am 3. Dezember 1944 schickt Churchill seinem Aussenminister Anthony Eden eine interne Note, die die folgenden hinreichend bekannten Worte beinhaltet: «Of all the neutrals Switzerland has the greatest right to distinction. She has been the sole international force linking the hideously-sundered nations and ourselves. What does it matter whether she has been able to give us the commercial advantages we desire or has given too many to the Germans, to keep herself alive? She has been a democratic State, standing for freedom in self defence among her mountains, and in thought, in spite of race, largely on our side.»¹² Diese wohl absichtlich öffentlich gemachte Stellungnahme

11 William Farren und George P. Thompson, «Frederick Alexander Lindemann, Viscount Cherwell. 1886–1957», *Biographical Memoirs of Fellows of the Royal Society*, Bd. 41958, S. 45–71.

12 Zitiert nach: Jonathan Mahler, «Accounting Device», *New Republic*, 7. April 1999, S. 17.

wurde von der schweizerischen Diplomatie denn auch sehr schnell aufgegriffen. So schrieb der Schweizer Botschafter Paul Rüegger am 27. Januar 1945 an Bundesrat Max Petitpierre: «Il vous intéressera, cependant, de savoir qu'en parlant à Madame Ruegger, sa voisine de table, Mr. Anthony Eden a répété que la Suisse seule avait tenu une ligne de conduite véritablement neutre parmi les Etats qui se réclamaient de la neutralité. Il était plein d'éloges pour l'activité humanitaire de notre pays: 'Je suis très heureux, votre pays a bien travaillé'. Et il déclare enfin, ce qui est significatif: 'Je dirai tout à l'heure à l'Ambassadeur de Turquie que seule la Suisse a été réellement et véritablement neutre'. Ceci confirme que le Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, qui – je vous l'avais relaté confidentiellement, – avait déjà donné l'indication que, 's'il y avait un Etat neutre, pour lequel il prendrait fait et cause, ce serait bien la Suisse', n'a pas modifié sa manière de voir en présence des tentatives de pression de l'U.R.S.S. et, peut-être, des Etats-Unis.»¹³

Dieser Diskurs blieb denn auch bis zum heutigen Tag erhalten: Sobald es jeweils darum geht, den Stellenwert der schweizerischen Neutralität während des Zweiten Weltkrieges hervorzuheben, appelliert der politische Diskurs in der Schweiz gerne – und vielleicht auch mit einer gewissen Erleichterung – anhand des obengenannten Zitats an die historische Autorität von Churchill.¹⁴

Dabei geht der diplomatische Kontext, der im Winter 1944 zur Stellungnahme Churchills geführt hat, weitgehend verloren. In der selbigen Note an Eden erwähnte Churchill nämlich eine ihn für seine Heftigkeit überraschende Aussage Joseph Stalins der Schweiz gegenüber. Der Premierminister ging davon aus, dass es Stalin durchaus ernst gemeint hatte, als er ihm gegenüber die Schweizer als «Schweine» bezeichnete.¹⁵ Churchill sagte sich zunächst unbeeindruckt von «Uncle Joe», was dessen Aussage der Schweiz gegenüber anbelangt. Gleichzeitig gab er sich aber überzeugt, dass die Schweiz im Hinblick auf Stalins unvoreilhafter Einstellung zu gegebener Zeit zu unterstützen sei und dass Grossbritannien dann auch eine Erklärung in diesem Sinne abzugeben habe.

Es wird hier klar, dass die Botschaft, die Churchill in seinen argumentativen Grundzügen schon zurechtgelegt hat, nicht in erster Linie der Schweiz, sondern der Sowjetunion gilt. Auf diesem Hintergrund stellt sich wohl durchaus die Frage, ob es sich bei Churchills Äusserung wirklich um mehr als nur ein knappes Lippenbekenntnis handelt, das sich im Interesse der Nachkriegsordnung und des sich abzeichnenden Ost-West-Gegensatzes mindestens ebenso gut verstehen lässt denn als ein aufrichtiges Lob der Schweiz gegenüber. Was Churchill von der schweizerischen Neutralität denn nun aber wirklich hielt, muss denn wohl weiter offen bleiben.¹⁶ Der hier geschilderte Sabotageplan lässt es aber schlecht zu, ihn im Nachhinein als dessen uneingeschränkten und wohlwollenden moralischen Verfechter darzustellen.

13 BAR E 2801, 1967/77, Bd. 3.

14 So zum Beispiel Arnold Koller, «Die Schweiz und die jüngere Zeitgeschichte», *NZZ*, 6. März 1997.

15 Zitiert nach: Curt Walter Gasteyger, «The Neutrals, the Soviet Union and the West», in: Richard E. Bissell und Curt Walter Gasteyger (Hg.), *The Missing Link. West European Neutrals and Regional Security*, Durham 1990, S. 136–149, S. 136 *et passim*.

16 Siehe dazu: Neville Wylie, «A Neutral of Distinction?», in: Neville Wylie (Hg.), *European Neutrals and Non-belligerents during the Second World War*, Cambridge 2002, S. 316–347.