Straße Lodenitz–Karlstein

109-14-56

str. 1-257.

Zpráva o silnici z Karlšteje do Lodenitz k opravě bývalé Karlšteja. Řeč tam n. j. žide v počtu kolem 2000 osob.

listů 225

str. 1- až 32 chybí

G/1

list č. 65-1 navíc
8 příloh (mapy)
č. 7 chybí (příloha)

318. 2010 Šmil

Deutsches Reich. Reichsgesundheitsamt.

Nr. 15

Tierseuchenstand am 1. August 1944.

Zusammengestellt im Reichsgesundheitsamt nach den Berichten der beamteten Tierärzte.

Nachstehend sind die Namen derjenigen Länder, Regierungs- usw. Bezirke und Kreise (Amts- usw. Bezirke) verzeichnet, in denen Rinderpest, Maul- und Klauenseuche, Lungenseuche des Rindviehs, Pockenseuche der Schafe, Rotz, Beschälseuche der Pferde, Schweinepest, Schweinelähme, Milzbrand, Tollwut, Tollwutverdacht, Geflügelcholera oder Hühnerpest nach den eingegangenen Meldungen am Berichtstage zu melden waren. Die Zahlen der betroffenen Gemeinden und Gehöfte umfassen alle wegen vorhandener Seuchenfälle gesperrten Gehöfte, in denen die Seuche nach den geltenden Vorschriften noch nicht für erloschen erklärt werden konnte.

Die Zahlen der in der Berichtszeit neu verseuchten Gemeinden und Gehöfte sind in den Spalten der „insgesamt" verseuchten Gemeinden und Gehöfte mitenthalten.

Betroffene Kreise usw.[1])

Maul- und Klauenseuche (Aphthae epizooticae).

8: Grimmen 1 Gemeinde, 1 Gehöft (neu). **16:** Merseburg 1, 1 (1, 1). **18:** Herzogt. Lauenburg 2, 2 (2, 2), Oldenburg 1, 1. **34:** Aachen 1, 1 (1, 1), Eupen 10, 266 (8, 265). **43:** Meißen 3, 4 (3, 4). **57:** Güstrow 2, 2, Ludwigslust 5, 40 (3, 34), Parchim 7, 9 (5, 6), Wismar 1, 1 (1, 1). **61:** Dessau-Köthen 1, 1 (1, 1).

Rotz (Malleus).

37: Passau Stadt 1 Gem., 1 Geh. **72:** Mies 1, 1 (neu). **80:** Kalisch 3, 3 (2, 2), Lask 2, 2, Lentschütz 1, 1, Ostrowo 1, 1.

Schweinepest (Pestis suum).

3: Osterode (Ostpreußen) 1 Gem., 1 Geh. **4:** Ostenburg 2, 2 (davon neu 1 Gem., 1 Geh.), Plöhnen 8, 12 (4, 6), Schrottersburg 1, 1. **56:** Offenbach 1, 1 (1, 1). **76:** Leipe (Westpr.) 1, 2 (1, 2). **77:** Kulm (Weichsel) 1, 1 (1, 1). **78:** Waldrode 3, 9 (—, 6). **80:** Litzmannstadt Stadt 1, 1 (1, 1).

Schweinelähme (Teschener Krankheit — Meningo Encephalomyelitis enzootica suum).

14: Bielitz 9 Gem., 12 Geh. (davon neu — Gem., 2 Geh.), Pleß 7, 14, Rybnik 6, 7 (—, 3), Teschen 12, 15 (6, 6). **36:** Mühldorf 1, 1 (1, 1). **37:** Mainburg 2, 2 (1, 2), Passau 1, 1 (1, 1). **67:** Freistadt 5, 10 (2, 10), Gmunden 2, 2 (2, 2), Kaplitz 1, 1 (1, 1), Linz 4, 5 (4, 5), Steyr 1, 2 (1, 2), Vöklabruck 1, 1 (1, 1). **68:** Judenburg 1, 1 (1, 1), Liezen 2, 3 (1, 1). **70:** Bischofshofen 5, 6 (3, 6), Hallein 2, 2, Salzburg 1, 2 (1, 2), Zell a. See 1, 1 (1, 1). **71:** Kitzbühel 1, 1 (1, 1). **72:** Bischofteinitz 3, 6 (3, 6), Mies 1, 1 (1, 1).

Protektorat Böhmen und Mähren: Böhmen: Beneschau 1, 1, Beraun 1, 1, Böhm.-Brod. 8, 8 (7, 7), Brandeis a. d. E. 2, 2 (2, 2), Budweis 2, 2 (2, 2), Chrudim 10, 15 (7, 15), Gumpolds 2, 2, Hohenmauth 2, 3 (2, 3), Kladno 4, 4 (3, 4), Klattau 6, 6 (6, 6), Königgrätz 2, 2 (2, 2), Kolin 1, 5 (1, 5), Kralowitz 2, 5 (2, 5), Kuttenberg 7, 9 (7, 9), Ledetsch a. Saß. 3, 3 (1, 1), Leitomischl 5, 5 (4, 4), Neu-Bidschow 1, 1 (1, 1), Neuenburg a. E. 5, 5 (2, 2), Pardubitz 31, 51 (7, 21), Pibrans 1, 1 (1, 1), Pilgrams 5, 5 (4, 4), Pilsen Stadt 1, 2 (—, 2), Pilsen 9, 9 (6, 6), Pisek 4, 5 (2, 3), Prag Stadt 1, 1, Prag Süd 2, 2 (2, 2), Rakonitz 7, 9 (1, 1), Schlan 8, 8 (8, 8), Strakonitz 38, 55 (17, 28), Tabor 1, 1, Taus 2, 4 (1, 2), Tschaslau 7, 9 (2, 9), Wotitz 2, 2 (2, 2). Mähren: Brünn 3, 4, Gr.-Meseritsch 2, 3 (1, 1), Neustadtl 3, 4 (3, 4), Proßnitz 2, 2 (2, 2), Trebitsch 3, 4 (2, 3), Wall.-Meseritsch 2, 2.

Milzbrand (Anthrax).

13: Kreuzburg 1 Gem., 1 Geh. (neu). **15:** Calbe 1, 1 (1, 1). **34:** Aachen Stadt 1, 1 (1, 1). **65:** Vet.-Bezirk XXV 1, 1 (1, 1). **66:** Oberpullendorf 1, 1 (1, 1). **68:** Deutschlandsberg 1, 1 (1, 1), Graz 1, 1, Murau 1, 1 (1, 1), Weiz 1, 1 (1, 1).

Protektorat Böhmen und Mähren: Böhmen: Neu-Bidschow 1, 1 (1, 1). Mähren: Friedeck 1, 1 (1, 1), Wischau 1, 1 (1, 1).

Tollwut (Rabies).

2: Angerburg 1 Gem., 1 Geh., Goldap 5, 6, Tilsit-Ragnit 1, 1 (neu). **3:** Johannisburg 2, 2, Lyck 2, 2, Osterode (Ostpr.) 6, 6. **9:** Stolp 1, 1. **10:** Schlochau 1, 2 (1, 2). **13:** Warthenau 1, 1. **75:** Berent 2, 2, Danzig 1, 1, Konitz 1, 1 (1, 1). **77:** Bromberg 1, 1, Tuchel 1, 2. **78:** Altburgund 2, 2, Dietfurt 3, 3, Eichenbrück 4, 4, Hohensalza 1, 2, Leslau 1, 1, Mogilno 2, 2, Warthbrücken 1, 1. **79:** Kolmar 1, 1 (1, 1), Obernick 2, 2, Posen 1, 1, Samter 1, 1, Scharnickau 1, 1 (1, 1).

Protektorat Böhmen und Mähren: Mähren. Wall.-Meseritsch 1, 1.

Tollwutverdacht (Rabies).

2: Angerapp 2 Gem., 3 Geh., Elchniederung 1, 1, Tilsit-Ragnit 1, 1 (neu). **9:** Köslin 1, 1 (1, 1). **10:** Flatow 1, 2. **12:** Görlitz 1, 1, Hirschberg 1, 1 (1, 1). **14:** Beuthen-Tarnowitz 1, 1. **39:** Bamberg 1, 1. **74:** Mähr. Trübau 1, 1. **75:** Elbing Stadt 1, 1. **77:** Schwetz 1, 1. **78:** Leslau 1, 1 (1, 1), Warthbrücken 1, 1. **79:** Jarotschin 1, 1.

Protektorat Böhmen und Mähren: Mähren: Wall.-Meseritsch 1, 1.

Geflügelcholera (Cholera avium).

1: Samland-Ost 1 Gem., 1 Geh. **3:** Neidenburg 2, 16. **4:** Mackeim 6, 10, Plöhnen 2, 2 (neu), Scharfenwiese 1, 1. **7:** Schwerin a. W. 1, 5 (1, 5). **16:** Querfurt 1, 1. **32:** Euskirchen 1, 1 (1, 1). **42:** Chemnitz 1, 3 (1, 3). **53:** Tauberbischofsheim 1, 25 (—, 18). **65:** Vet.-Bez. X 1, 1 (—, 1), XXIII 1 (1) Geh. **66:** Bruck (Leitha) 1, 14, Eisenstadt 1, 4, St. Pölten 1, 1 (1, 1). **67:** Kirchdorf (Krems) 1, 1 (1, 1). **68:** Radkersburg 1, 1. **71:** Kitzbühel 1, 1 (1, 1). **75:** Gr. Werder 2, 2. **77:** Bromberg 1, 1, Wirsitz 1, 5 (1, 5). **78:** Altburgund 4, 4 (2, 2), Dietfurt (Wartheland) 6, 6 (3, 3), Eichenbrück 1, 1 (1, 1), Hermannsbad 1, 1 (1, 1), Konin 1, 1 (1, 1), Kutno 2, 3 (1, 2), Leslau Stadt 1, 1, Leslau 2, 18, Mogilno 2, 3, Waldrode 2, 2 (—, 2), Warthbrücken 1, 1 (1, 1). **79:** Jarotschin 2, 2 (2, 2), Kolmar (Wartheland), 1, 1 (1, 1), Krotoschin 2, 3 (2, 3), Posen Stadt 1, 2 (—, 2), Posen 1, 1 (1, 1), Rawitsch 1, 1, Schroda 4, 4 (1, 1). **80:** Lask 1, 1 (1, 1), Lentschütz 2, 2 (2, 2).

Protektorat Böhmen und Mähren: Mähren: Brünn Stadt 1, 1 (1, 1).

[1]) An Stelle der Namen der Regierungs- usw. Bezirke ist die entsprechende laufende Nummer aus der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Fortsetzung Seite 4

Tabellarische Übersicht

über den Stand der Rinderpest, Maul- und Klauenseuche, Lungenseuche des Rindviehs, Pockenseuche der Schafe, Beschälseuche der Pferde, Rotz, Schweinepest, Schweinelähme (Teschener Krankheit), Milzbrand, Tollwut, Geflügelcholera und Hühnerpest am 1. August 1944.

Laufende Nummer	Länder, Regierungs- usw. Bezirke	Rinderpest	Maul- und Klauenseuche insgesamt Kreise	Maul- und Klauenseuche insgesamt Gemeinden	Maul- und Klauenseuche insgesamt Gehöfte	Maul- und Klauenseuche davon neu Gemeinden	Maul- und Klauenseuche davon neu Gehöfte	Lungenseuche des Rindviehs	Pockenseuche der Schafe	Beschälseuche der Pferde	Rotz insgesamt Kreise	Rotz insgesamt Gemeinden	Rotz insgesamt Gehöfte	Rotz davon neu Gemeinden	Rotz davon neu Gehöfte	Schweinepest insgesamt Kreise	Schweinepest insgesamt Gemeinden	Schweinepest insgesamt Gehöfte	Schweinepest davon neu Gemeinden	Schweinepest davon neu Gehöfte	Schweinelähme (Teschener Krankheit) insgesamt Kreise	Schweinelähme insgesamt Gemeinden	Schweinelähme insgesamt Gehöfte	Schweinelähme davon neu Gemeinden	Schweinelähme davon neu Gehöfte	Milzbrand insgesamt Kreise	Milzbrand insgesamt Gemeinden	Milzbrand insgesamt Gehöfte	Milzbrand davon neu Gemeinden	Milzbrand davon neu Gehöfte	Tollwut insgesamt Kreise	Tollwut insgesamt Gemeinden	Tollwut insgesamt Gehöfte	Tollwut davon neu Gemeinden	Tollwut davon neu Gehöfte	Geflügelcholera insgesamt Kreise	Geflügelcholera insgesamt Gemeinden	Geflügelcholera insgesamt Gehöfte	Geflügelcholera davon neu Gemeinden	Geflügelcholera davon neu Gehöfte	Hühnerpest insgesamt Kreise	Hühnerpest insgesamt Gemeinden	Hühnerpest insgesamt Gehöfte	Hühnerpest davon neu Gemeinden	Hühnerpest davon neu Gehöfte
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
	Preußen	—	6	16	272	13	270	—	—	—	—	—	—	—	—	4	12	16	5	7	4	34	48	6	11	3	3	3	3	3	9	20	22	2	3	8	15	37	4	8	68	178	648	44	293
1	Königsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
2	Gumbinnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7	8	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Allenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	10	—	—	1	2	16	—	—	2	2	3	1	3
4	Zichenau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	11	15	5	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9	13	2	2	—	—	—	—	—
5	Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Potsdam	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	27	1	1
7	Frankfurt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	5	1	5	3	5	35	1	4
8	Stettin	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	18	—	6
9	Köslin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	2	12	—	4
10	Schneidemühl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	2	—	—	—	—	—	5	14	56	4	10
11	Breslau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7	10	2	8
12	Liegnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	17	37	5	22
13	Oppeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	15	39	89	11	60
14	Kattowitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	34	48	6	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	67	293	13	139
15	Magdeburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Merseburg	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	1	1	3	—	1
17	Erfurt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—
18	Schleswig	—	2	3	3	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	10	—	8
20	Hildesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	44	4	23
21	Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	2
22	Stade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Osnabrück	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Aurich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Münster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Minden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	1
27	Arnsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	6	1	1
28	Kassel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Wiesbaden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Koblenz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—
32	Köln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Trier	—	2	11	267	9	266	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Aachen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Sigmaringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	3	4	4	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	17	54	7	41
	Bayern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	1	3
36	Oberbayern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	3	3	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Niederbayern u. Oberpfalz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Pfalz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	15	2	14
39	Ober- und Mittelfranken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1
40	Mainfranken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	11	35	3	23
41	Schwaben	—	1	3	4	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	1	3	1	1	1	1	1
	Sachsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	1	3	—	—	—	—	—
42	Chemnitz	—	1	3	4	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1
43	Dresden-Bautzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Leipzig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	6	2	4
45	Zwickau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	6	2	4
	Württemberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Chem. Neckarkreis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Chem. Schwarzwaldkreis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Chem. Jagstkreis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	25	—	18	1	1	1	—	—
49	Chem. Donaukreis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	25	—	18	1	1	1	—	—
	Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Konstanz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Freiburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Karlsruhe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	8	3	7
53	Mannheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	56	—	6
54	**Hamburg**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	**Thüringen**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	61	—	5
56	**Hessen**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	**Mecklenburg**	—	4	15	52	9	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	**Braunschweig**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	**Oldenburg**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	**Bremen**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	**Anhalt**	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	**Lippe**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	**Schaumburg-Lippe**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	**Saarland**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	27	37	19	33	6	6	6	6	6	—	—	—	—	—	7	7	24	2	4	7	15	95	6	29
	Ostmark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	1	1	2	—	2	—	—	—	—	—
65	Gau Wien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	3	3	19	1	1	—	—	—	—	—
66	Gau Niederdonau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	14	21	11	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	2	13	—	2
67	Gau Oberdonau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	4	2	2	4	4	4	4	4	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	6	13	82	6	27
68	Gau Steiermark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Gau Kärnten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	9	11	5	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	Gau Salzburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
71	Gau Tirol und Vorarlberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	2	4	7	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4	1	3
	Sudetengau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	2	4	7	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	Karlsbad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	2	4	7	4	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Aussig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4	1	3
74	Troppau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Danzig-Westpreußen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	7	1	1	3	4	8	1	5	12	23	94	7	44
75	Danzig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	4	1	1	1	2	2	—	—	8	17	79	7	37
76	Marienwerder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	6	—	—
77	Bromberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	—	—	2	2	6	1	5	3	4	9	—	7
	Warthegau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7	7	2	2	2	4	10	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	20	21	2	2	20	38	58	20	26	19	54	94	20	50
78	Hohensalza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	9	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	14	15	—	—	11	23	41	10	13	5	10	17	5	10
79	Posen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	6	2	2	7	12	14	7	10	8	25	50	8	18
80	Litzmannstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7	7	2	2	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	3	3	3	6	19	27	7	22
	Deutsches Reich am 1. 8. 1944	—	12	35	329	26	316	—	—	—	6	9	9	3	3	9	19	30	9	18	22	69	96	32	55	9	9	9	9	9	26	46	50	5	6	40	66	155	28	64	128	310	1122	91	483
	Deutsches Reich am 15. 7. 1944[1]	—	8	15	18	9	9	—	—	—	6	9	10	8	9	6	16	20	9	11	20	70	94	30	56	5	5	5	4	4	31	91	94	3	3	40	90	176	39	72	159	440	1732	113	688
	Deutsches Reich am 1. 8. 1943	—	16	22	35	9	18	—	—	—	1	1	1	—	—	14	20	44	12	37	17	22	27	18	26	11	12	13	10	10	36	67	75	3	3	35	79	131	56	104	92	312	1494	104	504
	Protektorat Böhmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	183	243	102	157	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	15	1	15
	Protektorat Mähren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	15	19	8	10	2	2	2	2	2	1	1	1	—	—	1	1	1	1	1	3	6	45	1	15
	Generalgouvernement am 1. 7. 1944	—	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Krakau	—	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lemberg	—	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lublin	—	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Radom	—	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Warschau	—	.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Fortgeschriebene vorläufige Ergebnisse (ohne Protektorat Böhmen u. Mähren und Generalgouvernement).

Vom 1. 1. bis 1. 8. 1944	—	.	.	311	949	230	728	—	—	—	.	21	23	19	21	.	95	129	85	114	.	484	1128	437	1050	.	80	83	76	79	.	187	211	145	167	.	1332	3426	1133	2633	.	2610	16905	2317	14942
Davon Bestand aus 1943	—	.	.	111	221	.	.	—	—	—	.	2	2	.	.	.	10	15	.	.	.	47	78	.	.	.	4	4	.	.	.	42	44	.	.	.	259	893	.	.	.	293	963	.	.

[1]) Einschl. der nachträglich mitgeteilten und bisher noch nicht berücksichtigten Ergebnisse.

34a

Hühnerpest (Pestis avium).

3: Allenstein 1, 2 (davon neu — Gem., 2 Geh.), Osterode (Ostpr.) 1, 1 (1, 1). **6:** Osthavelland 2, 7 (1, 1), Ruppin 2, 8, Templin 1, 11, Wittenberge Stadt 1, 1. **7:** Lübben 2, 31 (—, 2), Spremberg 2, 2 (1, 2), Züllichau-Schwiebus 1, 2. **8:** Franzburg-Barth 1, 6 (—, 6), Pyritz 1, 4, Stettin Stadt 1, 2, Ueckermünde 2, 6. **9:** Bütow 1, 1 (—, 1), Stolp 1, 11 (—, 3). **10:** Deutsch Krone 4, 15 (1, 3), Friedeberg (Neum.) 2, 4, Neustettin 6, 30 (2, 4), Schlochau 1, 4, Schneidemühl Stadt 1, 3 (1, 3). **11:** Breslau 1, 3 (—, 3), Guhrau 2, 2 (1, 2), Namslau 3, 3 (1, 1), Wohlau 1, 2 (—, 2). **12:** Glogau 7, 15 (3, 9), Hirschberg 1, 4 (—, 2), Jauer 2, 2, Löwenberg 3, 7 (2, 7), Lüben 4, 9 (—, 4). **13:** Blachstädt 2, 7 (—, 1), Cosel 1, 3 (1, 3), Falkenberg 4, 11 (1, 3), Groß-Strelitz 2, 5 (1, 4), Grot kau 2, 3, Kreuzburg 3, 5 (1, 4), Leobschütz 6, 12 (—, 6), Neiße Stadt 1, 1 (1, 1), Neitze 2, 2 (1, 1), Neustadt 5, 17 (—, 17), Oppeln Stadt 1, 1 (—, 1), Oppeln 1, 1 (—, 1), Ratibor 6, 16 (5, 16), Rosenberg, O. S., 2, 4 (—, 2), Warthenau 1, 1. **14:** Bendsburg 3, 6 (2, 6), Beuthen Stadt 1, 1 (1, 1), Beuthen-Tarnowitz 3, 7 (1, 7), Bielitz 7, 42 (—, 15), Gleiwitz Stadt 1, 1, Hindenburg Stadt 1, 2 (—, 2), Kattowitz Stadt 1, 6 (—, 6), Kattowitz 5, 12 (—, 12), Krenau 3, 4 (—, 4), Pleß 13, 72 (2, 11), Rybnik 8, 45 (2, 20), Saybusch 1, 14 (1, 14), Teschen 7, 10 (2, 8), Tost-Gleiwitz 4, 26 (1, 26), Wadowitz 9, 45 (1, 7). **16:** Delitzsch 1, 3 (—, 1). **17:** Schleusingen 1, 1. **19:** Hameln-Pyrmont 2, 10 (—, 8). **20:** Göttingen 3, 8 (3, 8), Osterode a. H. 3, 36 (1, 15). **21:** Uelzen 1, 2 (1, 2). **27:** Lippstadt 1, 2 (—, 1). **28:** Marburg 1, 1 (1, 1), Wolfhagen 1, 5. **36:** Friedberg 1, 2 (1, 2), Fürstenfeldbruck 1, 1 (—, 1). **39:** Scheinfeld 1, 5 (1, 5), Schwabach 2, 10 (1, 9). **40:** Brückenau 1, 1 (1, 1). **41:** Dillingen 4, 14 (—, 3), Neuburg (Donau) 1, 1, Schwabmünchen 1, 1 (1, 1), Wertingen 5, 19 (2, 19). **43:** Pirna 1, 1 (1, 1). **47:** Nürtingen 2, 4 (1, 2), Tuttlingen 1, 2 (1, 2). **53:** Sinsheim 1, 1. **55:** Gera 1, 1, Weimar 3, 7 (3, 7). **56:** Alsfeld 1, 9 (—, 6), Bergstraße 1, 8, Darmstadt 3, 39. **58:** Gandersheim 4, 57 (—, 5), Goslar 3, 4. **67:** Braunau a. Inn 2, 13 (—, 2). **68:** Graz Stadt 1, 1 (—, 1), Graz 4, 6 (4, 6), Leibnitz 1, 1 (1, 1), Oberwart 4, 59 (—, 12), Radkersburg 2, 10 (—, 2), Voitsberg 1, 5 (1, 5). **74:** Neutitschein 1, 2 (—, 1), Troppau 1, 2 (1, 2). **75:** Berent (Westpr.) 3, 18 (2, 12), Danzig Stadt 1, 3 (1, 3), Dirschau 2, 7 (1, 3), Elbing 1, 1, Gr.-Werder 2, 3 (1, 2), Konitz 3, 18 (1, 9), Neustadt (Westpr.) 4, 28 (—, 7), Preuß. Stargard 1, 1 (1, 1). **76:** Graudenz 2, 6. **77:** Bromberg 1, 1, Kulm (Weichsel) 2, 7 (—, 7), Schwetz 1, 1. **78:** Altburgund 3, 3 (1, 1), Gnesen Stadt 1, 3 (—, 1), Gnesen 3, 4 (1, 1), Kutno 2, 2 (2, 2), Leslau 1, 5 (1, 5). **79:** Jarotschin 3, 9 (1, 2), Krotoschin 6, 6 (2, 2), Obernick (Wartheland) 1, 1 (—, 1), Posen Stadt 1, 12 (—, 3), Posen 5, 10 (2, 7), Scharnikau 1, 1 (1, 1), Schroda 4, 6 (1, 1), Wollstein 4, 5 (1, 1). **80:** Kalisch 1, 3 (—, 1), Kempen (Wartheland) 2, 4 (1, 4), Lask 3, 6 (—, 3), Lentschütz 4, 4 (3, 4), Litzmannstadt Stadt 1, 2 (—, 2), Litzmannstadt 8, 8 (3, 8).

Protektorat Böhmen und Mähren: Böhmen: Jungbunzlau 1, 15 (1, 15). Mähren: Trebitsch 3, 16 (—, 2), Ung.Brod 2, 28 (—, 12), Ung.-Hradisch 1, 1 (1, 1).

Seznam křižovatek na okresních silnicích

VERZEICHNISS

der Bahnkreuzungen an den Bezirksstrassen in Mähren.

Beilage: 1 Übersichtsplan 1 : 288000

Bemerkung: In diesem Verzeichnis sind alle Bahnkreuzungen an den in der Uebersichtskarte der Strassen im Lande Mähren (M = 1 : 288000) eingetragenen Bezirksstrassen (Fernstrassen und wichtige Bezirksstrassen) nachgewiesen. Die ungefähre Lage der Bahnkreuzungen, Unterführungen und Überführungen ist im beiliegenden Uebersichtsplan eingetragen.

Brünn, den 9. Juni 1939

352

Benennung der Bezirksstrasse	L. N.	Km	Lage der Bahnkreuzung: Nächstgelegener grössere Ort	Schienengleicher Übergang: beschr.	unbeschr.	Zahl der Geleise	Strassen-: über-	unter-führung	Lichte Weite	Lichte Höhe	Nutzbare Fahrbahnbreite	Bemerkung:

36

30.) Mor. Budějovice.

	1) Mor.Budějovice-Jemnice-Dačice	1	12.3	Třebelovice	-	1	1	-	-	-	-	-	
		2	0.805	Mor. Budějovice	-	-	-	-	1	3.8	3.55	3.55	
O	2) Znojmo-Citonice-Jemnice -Dačice	3	2.001	Citonice	-	-	-	1	-	-	-	7.80	bereš jenom 1

29.) D a č i c e .

1) Dačice-Budeč-~~Želetava~~ Ebenské Hubenky	1	26.530	Dačice	1	-	1	-	-	-	-	-
2) ~~Dačice~~-Studená-Počátky	2	6.275	Počátky	1	-	1	-	-	-	-	-

28.) J i h l a v a .

1) Jihlava-Kostelec-Dačice-Slavonice	1	3.8	Kostelec	-	1	1	-	-	-	-	-
	2	9.5	Třešť	-	1	1	-	-	-	-	-
	3	12.2	Třešť	1	-	1	-	-	-	-	-
2) Třebíč-Stonařov-Batelov-Horní Cerekev	4	29.8	"	1	-	1	-	-	-	-	-
	5	36.5	Batelov	1	-	1	-	-	-	-	-
~~3) Jihlava-Polná~~	~~6~~	~~1.7~~	~~Dřevěné Mlýny-Jihl.~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~1~~	~~5.10~~	~~6.15~~	~~5.10~~

untergeordnete Bezirksstrasse

27.) Nové Město na Moravě.

1) Boskovice-Bystřice n/P.-Město Žďár	1	24.765	Rovná	-	1	1	-	-	-	-	-
	2	7.070	Nové Město na Mor.	-	1	1	-	-	-	-	-
	3	12.233	Mělkovice	-	1	1	-	-	-	-	-
	4	13.793	Město Žďár	-	1	1	-	-	-	-	-
2) Moravec-Stražek-(Olší Rožná-) Bystřice n/P.	5	2.261	Bystřice n/Pern.	-	1	1	-	-	-	-	-
	6	1.660	" "	-	1	1	-	-	-	-	-
	7	1.031	" "	-	1	1	-	-	-	-	-
3) Nové Město n/M-Jimramov-Polička	8	0.810	Nové Město na Moravě	-	1	1	-	-	-	-	-
4) Nové Město n/Mor.-Německé - Svratka	9	0.355	" " " "	1	-	4	-	-	-	-	-
5) Město Žďár-Sázava-(Sázava-) Něm.Brod	10	2.655	Dolní Hamry	-	1	1	-	-	-	-	-
6) Velký Beranov-Zhoř-(Bohdalov-) Město Žďár	11	30.697	Město Žďár	-	1	1	-	-	-	-	-
7.) Město Žďár-(Ostrov-) Radostín-Vel. Meziříčí	12	70.120	-"- Žďár	-	1	1	-	-	-	-	-

26.) T i š n o v .

1) Česká-Kuřím-Tišnov-Nedvědice-Štěpánov	1	9.60	Kuřim	-	1	1	-	-	-	-
	(1a)	~ 2,5	"							
	2	11.3	Tišnov	-	1	1	-	-	-	-
	3	13.8	Předklášteří	1	-	1	-	-	-	-
	4	28.6	Nedvědice	1	-	1	-	-	-	-
2) Tišnov-Deblín-Velká Bíteš	5	2.7	Tišnov	-	-	-	-	1	8.0	3.30	7.40

3) Kuřim – Vev. Bítyška (6 u. 7) Ahndice

zu 1) Strassenkreuzung nahezu fertig, Bahnübergang fällt künftig weg.

zu 1a) Alter Bahnübergang Bahnlinie ist aufgelassen

2 alte Bahnübergänge, Bahnlinie neuerdings aufgelassen.

22.) F r ý d e k.

1) Frýdek-~~Staré Hamry-Turzovka~~ Frydlant	1	0.4	Frýdlant	-	1	1	-	-	-	-	-
2) Slezská Ostrava-Hrušov-Bohumín Grenze	2	0.0	Ostrava	-	1	1	-	-	-	-	-
	3	0.4	"	-	1	1	-	-	-	-	-
	4	2.6	"	-	1	1	-	-	-	-	-
	5	3.1	Hrušov	-	-	-	1	-	-	-	5.0
	6	4.6	"	-	1	1	-	-	-	-	-
	7	4.9	"	-	1	1	-	-	-	-	-
	8	12.6	Kunčice N/O.	1	-	1	-	-	-	-	-

12) P ř e r o v .

1) Vyškov-Nezamyslice-Kroměříž Dlouhá Ves	1	13.300	Nezamyslice	-	1	1	-	-	-	-	-
2) Brodek-Němčice-Morkovice-Střílky (s. 9. 7)	2	6.3.-	Doloplazy	1	-	1	-	-	-	-	-
			Němčice	1	-	1	-				
3) Dlouhá Ves-Kojetín-Přerov (s. 4 8)			Kojetín	-	1	1	-				
			Chropyně	1	-	1	-				
			Lochoň	1	-	1	-				
			Přerov	-	1	1	-				
4) Prostějov-Kojetín-			Uhřičice	-	1	1	-				

15	21.360	Kojetín	-
16	8,830	Pivin	-
17	13,080	Němčice	-

11.) Kroměříž.

1) Hulín-Holešov-Bystřice p/H.	1	0.558	Hulín	-	-	-	-	1	7	3.53	5.80
2) ~~Hulín~~-Kroměříž-Zdounky Koryčany	2	36.920	Zdounky	-	1	1	-	-	-	-	-
3) Heroltice-Morkovice-Zdounky-~~Uh. Hradiště~~	3	23.539	Zdounky	-	1	1	-	-	-	-	-
	4	0,294 (Zdounky-Bílovice)	"	—	1	1	—	—	—	—	—

9.) K y j o v .

1) Kroměříž-Zdounky-Kyjov	1	1.0.-	Netčice	1	-	1	-	-	-	-	-
	2	4.-	Bohuslavice	1	-	1	-	-	-	-	-
2) Kyjov-Čejč	3	0.5	Kyjov	1	-	2	-	-	-	-	-
3) Kyjov-Strážovice-Žarošice	4	10.-	Archlebov	-	1	1	-	-	-	-	-
4) Kyjov-Bzenec	5	3.5.-	Vlkoš	-	1	1	-	-	-	-	-
5) Hodonín-Milotice-Kyjov	6	1.-	Kyjov	1	-	1	-	-	-	-	-
	7	1.8.-	Kyjov	1	-	1	-	-	-	-	-
	8	2.6.-	Milotice	1	-	1	-	-	-	-	-

7.) Židlochovice

1) Rajhrad_Hustopeče_Břeclav	1	13.428	Židlochovice	-	1	1	-
	2	31.030	Vel. Pavlovice	-	1	1	-
2) Brno-Klobouky-Čejč	3	33.320	Křumoř	-	1	1	-
3) Pohořelice_Židlochovice-Třebomyslice-Slavkov	4	4.300					
	5	7.850					
0 4) Pohlitz - Vrenovice - Uhřice - Auspitz	6	7,050					

60 6.) Vyškov.

1) Vyškov-Bučovice-Ždánice	1	10.160	Bohdalice	-	1	1	-	-	-	-	-
	2	18.050	Bučovice	1	-	2	-	-	-	-	-
2) Stříbrná Koule-Hrušky -Slavkov	3	6.380	Křenovice	1	-	2	-	-	-	-	-
3) Vyškov-Kroměříž-Hulín (p. č. 5)	4	4.810	Hoštice	1	-	1	-		-	-	-
4) Vyškov-Krásensko-Sloup	5	34.130	Vyškov	1	-	2	-	-	-	-	-
5) Vyškov-Kroměříž-Hulín (p. č. 3)	6	6.4	Ivanovice na Hané	-	-	-	-	1	7.-	3.3	7.-
6) Vyškov-Kulířov-~~Sloup~~ - Drahany	7	0.480	Vyškov	-	-	-	-	1	7.40	6.50	6.20
7) Slavkov - Bučovice - Hřešky	8	14,720 (Nesovice - Nové Zámky - Rozyčany)	Nesovice	1	—	2	—	—	—	—	—
	9	0,040 (Nové Zámky - Branišovice)	"	1	-	2	—	-	—	—	—
o 8) Bohdalice - Nesovice - - Letošov	10	0,240	Nesovice	1	—	2	—	—	—	—	—
o 9) Letošov - Snovídky - - Rozyčany	11	21,020	Nemotice	1	—	2	—	—	—	—	—
	12	23,650	Mouchnice	—	1	1	—	—	—	—	—

Strecken wurden a. Zk. im Bau, die beiden Bahnübergänge fallen künftig weg

5./ Prostějov.

1/ Vícov-Haleny-Konice	1	5.120	Ptení	-	1	2	-	-	-	-	-
2/ Prostějov-Kostelec-Konice	2	5.688	Kostelec n/H	-	1	2	-	-	-	-	-
3/ Nasobůrky-Senice-Slatinice-Smržice-Prostějov	3	0.02	Smržice	-	1	1	-	-	-	-	-
	4	3.758	Studenec	-	-	-	-	1	8.-	3.50	8.-
4/ Prostějov-Dub-Přerov	5	1.034	Prostějov	1	-	3	-	-	-	-	-
	~~6~~	1.039	~~"~~	~~1~~	~~-~~	~~3~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~
	~~7~~	1.06	~~"~~	~~1~~	~~-~~	~~3~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~
5/ Prostějov-Kojetín-Bezměrov	6	0.983	"	1	-	1	-	-	-	-	-

62

4.) Litovel.

1) Litovel-Uničov-Rýmařov	1	0.363	Červenka	-	1	1	-	-	-	-	-	
	2	4.266	Střelice	-	1	1	-	-	-	-	-	
	3	4.337	Střelice	-	-	2	-	1	7.60	3.35	7.60	
~~2) Litovel-Nové Mlýny-Bouzov~~	~~4~~	~~0.096~~	~~Nové Zámky~~	~~-~~	~~1~~	~~1~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	~~-~~	nutnegeodnete Bzinke strane
3) Litovel-Senice na Hané	5	17.409	Senice	-	1	1	-	-	-	-	-	
4) Olomouc-Konice-Jevíčko	6	23.00	Konice	-	-	2	-	1	6.10	5.30	6.10	
5) Vícov-Malenky-Konice	7	9.200	Čunín	-	1	1	-	-	-	-	-	
	8	11,700	Vřemez	—	1	1	—	—	—	—	—	
o 6) Litovel – Přovice	9	3,490	Přovice	—	—	—	1	—	—	—	~~10.75~~ 5.30	
o 7) Konice – Hrochov	10	1,000	Konice	—	1	1	—	—	—	—	—	

3.) Boskovice.

1) Boskovice-Šebetov-Jevíčko	1	2.44	Boskovice	-	1	1	-	-	-	-	-
	2	5.802	Knínice	-	1	1	-	-	-	-	-
	3	17.179	Jevíčko	-	1	1	-	-	-	-	-
2) Olomouc-Konice-Jevíčko	4	36.506	Jevíčko	-	1	1	-	-	-	-	-
3) Jevíčko-Biskupice-Březinky - Doly-Loštice	5	1.704	Jevíčko	-	1	1	-	-	-	-	-
4) Černá Hora_Sloup	6	34.700	Rájec	1	-	4	-	-	-	-	-
5) Prostějov-Boskovice-Město Ždár	7	40.177	Boskovice	-	1	1	-	-	-	-	-
	8	44.131	Svitávka	1	-	2	-	-	-	-	-
6) Blansko - Šebrov - Lipůvka	9	0,330	Blansko	1	-	2	—	—	—	—	—

64

2.) Brünn - Land

1) Slatina-Modřice (siehe 5)	1	10.465	Modřice	1	-	2	-	-	-	-	-	
F-Hr. 2) Želešice-Silůvky-Ivančice (s.a. 6)	2	12.979	Mor.Bránice	1	-	1	-	-	-	-	-	
	3	14.290	dtto	1	-	1	-	-	-	-	-	
3) Rapotice-Oslavany-Ivančice	4	14.718	Ivančice	-	1	1	-	-	-	-	-	
F-Hr. 4) Brno-Klobouky-Čejč	5	11.215	Sokolnice	-	-	-	-	1	7.50	3.20	7	
5) Slatina-Modřice (siehe 1)	6	6.023	Chrlice	-	-	-	~~1~~ —	~~-~~ 1	~~-~~ 9.30	~~-~~ 6.90	~~-~~ 6.00	
F-Hr. 6) Želešice-Silůvky-Ivančice (s.a. 2)	7	~ 17,600	Mr. Branice	—	—	—	—	1	—	—	—	Sohr Viadukt über Glas ganze Tal, eiserne Fachwerkträger auf Naturstein-Pfeiler
	8	~ 19,600	Ivančice	—	1	1	—	—	—	—	—	
7) Ivančice-Němčice-Hal. Dubňany	9	0,500	Němčice	—	1	1	—	—	—	—	—	
o 8) Ivančice-Neslovice-Kratochvilka-Zastavka	10	16,000	Zastavka	1	—	3	—	—	—	—	—	
	11	16.400	"	1		1	—	—	—	—	—	(Fabrikanschluß

65

1.) B r ü n n - Stadt.

1) Husovice-Král. Pole äußerer Ring	1	3.36	Královo Pole	1	-	1	-	-	-	-	-
2) Židenice-Maloměřice äußerer Ring	2	2.015	Maloměřice	-	-	-	-	1	8.-	3.20	6.40
3) Brno-Černovice-Komárov äußerer Ring (Forts. s. 6)	3	2.333	Černovice	-	-	-	-	1	16.-	4.20	9.-
F — Sh. 4) Brünn-Komárov-Tuřany Klobouky	4	2.175	Komárov	-	-	-	-	1	9.4	4.20	7.0
	5	4.855	Brněnské Ivanovice	1	-	1	-	-	-	-	-
5) Tuřany-Slatina	6	2.67	Slatina	1	-	2	-	-	-	-	-
6) Hor. Heršpice-státní sil. äußerer Ring	7	0.805	Hor. Heršpice	-	1	1	-	-	-	-	-
	8	0.74	" "	1	-	3	-	-	-	-	-
	9	0.692	" "	-	-	-	-	1	7.5	3.6	5.5

66

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
24.	Teschner-Staatsstrasse /Brünn-Olmütz/	Brünn	Errichtung des Fahrradweges	2.360	Macht die Stadt Brünn	20	31.12.1939	22.5.1939	Fast eine Helfte fertig	335.000.-- K

67

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
23.	Zwittauer-Staatsstrasse /Brünn-Zwittau/	Brünn	Unterbau und Pflasterung	1.080	Macht die Stadt Brünn	15	31.12.1939	31.5.1939	Teilweise ist fertig	750.000.- K

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verle-	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftig-	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
22.	Telschner Staatstra									

49

ZUSAMMENSTELLUNG DER

Staatsstrassen				
Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verle-	Länge der Baustrecke

80

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
10.	Böhmisch-Mähr. Staatsstrasse /Olmütz-Loschtitz/	Olmütz	Rekonstruktion u.schwere Fahrbahndecke	2.630	Ing.Hrbata, Smékal Prosnitz, Ing.Gröger, Hemerka a spol.Prag.	20	31.12.1938 ?	1.7.1938	1/2 Betondecke u. Nebenarbeiten sind zu machen	1,820.000.-K

81

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
9.	Teschen Staatsstrasse/Brünn-Olmütz/	Zeschau Prosnitz	Rekonstruktion u.schwere Fahrbahndecke	5.710	Ing.Gröger,Hemerka a spol. Prag.	40	15.7. 1939	10.6. 1938	Nebenarbeiten-Wehrsteine und Strassengeländer sind zu machen.	3,750.000 K

82

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
8.	Teschner-Staatsstrasse /Brünn Olmütz/	Prödlitz Zeschau	Rekonstruktion u.schwere Fahrbahndecke	4.350	Ing.A.Beneš a spol. Prosnitz	50	15.7.1939	10.6.1938	Nebenarbeiten-Mehrsteine u.Strassengeländer sind zu machen	3,710.000.-K

83

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
7.	Teschner Staatsstrasse/Brünn-Olmütz/	Drysitz-Prödlitz	Rekonstruktion u.schwere Fahrbahndecke	3.690	Ing.Hrbata a Smékal, Prossnitz	50	31.5.1939	10.6.1938	Nebenarbeiten, Wehrsteine u.Strassengeländer sind zu machen	2,830.000

84

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
6.	Mähr. Weiskirchen-Wal. Mesiritsch-Rožnau IX.T. Rožnau-Unter Betschwa/	Rožnau-Unter-Betschwa	Neubau	4.912	Ing. B. Horák, Wsetín	80-120	Ende d.J. 1940	6. Mai 1939	400 m Länge Uferschutzmauer bei d. Betschwa u. 200 m Einschnitt in der Arbeit	5,050.000 K sammt der Betondecke + 500.000 K Mährkosten

85

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. No.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
5.	Mähr. Weiskirchen Mal. Mesiritsch-Rožnau VIII.T. Zašová-Rožnau	Zašová-Strgitesch-Zubrzi, Rožnau	Neubau	7.518.-	Ing. A. Beneš, Prerau	150-180	Ende d.J. 1939	22. Mai 1938 ~~xxxxxxxxx~~ ~~xxxxxxxx~~	Objekte, Durchlässe und Erdarbeiten sind in der Arbeit	9,800.000 K

86

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
4.	Mähr. Weiskirchen -Wal. Mesiritsch-Rožnau VII.T./Wal. Mesiritsch-Zašová /	Krasno, Hrachowetz- Zašová	Neubau	6.400	Ing.B.Dlouhý, Prerau	100-130	216 Arbeitstagen – Fur Vrg. 39	18.Mai 1938	Objekte, Durchlässe u. Erdarbeiten sind in der Arbeit	7,700.000.-K

87

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
3.	Mähr.Weiskirchen Wal.Mesiritsch -Rožnau V.T./Lešná-Wal. Mesiritsch/	en Chory-ň-Lhotka a.B.-Lešná-Příluh-Uštěnovice - Wal.Mesiritsch	Neubau	6.275	Ing.B.Dlouhý, Prerau	50 - 80	Ende d.J. 1939	8.Juni 1938	Schotter Fahrbahn ist zu schottern, ew. Packlage ist zu legen. Betondecken ist zumachen	5,500.000 K sammt der Betondecke + 600.000 K Mährkosten

88

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
2.	Mähr.Weiskirchen-Wal.Mesiritsch-Rožnau IV.T. /Milotice-Hustopetsch a.B./	Milotitz Hustopetsch a B.	Neubau	6.000	Ing.A. Hindls, Brünn	150 - 180	Ende d.J. 1939	22.August 1938	Schotter Fahrbahn fertig. ~~xxxxxxx~~ Bankette, Gräben, Radabweiser sind zu machen. Felseinschnitt km 5.5-5.8 ist zu ~~xxxx~~ sprengen. Decken d. Fahrbahn sind zu legen	7,900.000 K samt d.Betondecke + 1,700.000 K Mährkosten

89

Stand vom
15. August 1939.

ZUSAMMENSTELLUNG DER IM GANGE BEFINDLICHEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen										
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, über die sich der Bau erstreckt	Art des Baues (Rekonstruktion, Neubau, Verlegung, u.s.w.)	Länge der Baustrecke	Unternehmer	Zahl der zur Zeit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter	Fertigstellungstermin	Baubeginn am	Derzeitiger Stand der Bauarbeiten	Gesamtbaukosten
1.	Mähr. Weiskirchen-Wal. Meseritsch-Rožnau II.T./Teplitz-Černotín/	Černotín Špičky	Neubau	3.872	Ing. V. a F. Černý, Brünn	140 - 160	Ende d.J. 1939	21. Juli 1938	Schotter Fahrbahn fertig, Banketten, Gräben, Radabweiser sind zu machen. Felseinschnitt km 5.5 - 5.8 ist zu sprengen, Decken und Fahrbahn sind zu legen	4,970.000 sammt d. Pflasterung + 1,000.000 K Mehrkosten

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
					Baureife Planung			
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
17.	Teltscher Staatsstrasse	Teltsch	Unterbau und Pflasterung	1.000	nein	Projekt vorgelegt dem Min. für öff. Arbeiten zur Genehmigung und zur Entscheidung	Ing. V. Šamánek, Brünn	Ende 1939	1 Jahr

91

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung: vorhanden: ja nein	Baureife Planung: wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
16.	Wiener - Staatsstrasse / Brünn-Pöhrlitz/	Unt.Gerspitz-Ober Gerspitz bei Brünn	Strassenüberführung u-Pflasterung d. Fahrbahn	500	ja	-	Landesbehörde Brünn u.Ing-V.Samánek, Brünn	1940	1 Jahre

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung: vorhanden: ja nein	Baureife Planung: wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
15.	Westmährische- Staatsstrasse / Znaim-Iglau/	Willenz-Rangern-Iglau	Rekonstruktion- und Pflasterung d. Strecke	5.200	nein	nach der Entscheidung d. Ministeriums für öff. Arbeiten	Ing. Viktor Šemánek in Brünn	Sommer 1940	1 1/2 Jahre

93

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung: vorhanden: ja nein	Baureife Planung: wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
14.	Westmährische Staatsstrasse /Znaim - Iglau/	Laschinek, Mähr. Budwitz	Ausgleichung der Nivelette - Teilweise Verlegung d. Strasse - Pflasterung der Fahrbahn	2.800	nein	nach der Entscheidung d. Min. für öff. Arbeiten	Landesbehörde in Brünn	Sommer 1940	1 Jahr

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
					Baureife Planung				
lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
13.	Zwittauer - Staatsstrasse /Brünn-Letowitz/	Lipůvka-Závist	Rekonstruktion u. Pflasterung der Strecke	3.400	nein	nach der Entscheidung d.Min.für öff.Arbeiten	Landesbehörde in Brünn	Sommer 1940	1 Jahr

95

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung: vorhanden: ja nein	Baureife Planung: wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
12.	Böhmisch-Mährische Staatsstrasse /Olmütz-Loschtitz/	Křelov	Ausgleichung der Nivelette und Pflasterung der Fahrbahn	2.000	nein	nach der Entscheidung des Ministeriums für öff. Arbeiten	Landesbehörde in Brünn	Sommer 1940	Ended. Jahres 1940

96

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung		Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
					vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten			
11.	Gödinger Staatsstrasse / Austerlitz - Göding/	Holubitz	Strassenunterführung und Pflasterung der Fahrbahn	520	nein	nach der Entscheidung d. Eisenbahn Ministeriums und Ministeriums für öff. Arbeiten	Eisenbahndirektion in Brünn	Herbst 1940	1 1/2 Jahre

97

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung		Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
					vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten			
10.	Teschner Staatsstrasse /Olmütz-Leipnik/	Leipnik	Strassenunterführung u. Pflasterung der Fahrbahn	740	ja	-	Eisenbahndirektion in Olmütz	1940	1 Jahr

92

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
					Baureife Planung			
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
9.	Teschner Staatsstrasse /Leipnik-Neutitschein/	Mähr.Weiskirchen	Pflasterung der Fahrbahn	545	nein	nach der Entscheidung d.Ministeriums für öff. Arbeiten	Landesbehörde in Brünn	Frühling 1940	Herbst 1940

99

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
					Baureife Planung			
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
8.	March-Taalstrasse /Leipnik-Ung-Gradisch-Göding/	Petrov-Sudomieritz	Strassenverlegung u.Pflasterung der Fahrbahn	3.184	ja	-	Landesbehörde in Brünn	September 1939	1 Jahre

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
					Baureife Planung			
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
7.	March-Taalstrasse-/Leipnik-Ung.Gradisch-Göding/	Hullein-Zählinitz	Ausgleichung der Strecke und.Pflasterung der Fahrbahn	1.840	nein	nach der Entscheidung d.Ministeriums für öff. Arbeiten	Landesbehörde in Brünn	1940	1 Jahre

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
					Baureife Planung			
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
6.	March-Taalstrasse /Leipnik-Ung.Gradisch/ Göding/	Babice	Strassenverlegung u.Pflasterung der Fahrbahn	1.730	ja	-	Landesbehörde in Brünn	September 1939	1 Jahre

102

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTE

Staatsstrassen

ie rt	Art des Baues
va	Neubau

103

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung: vorhanden: ja nein	Baureife Planung: wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
4.	Mähr.Weisskirchen-Wal.Meseritsch-Rožnov-Bumbalka XI.T. /Mittel Betschwa-Ober Betschwa	Mittel Betschwa Ober Betschwa	Neubau	4.340	ja	-	Ing.Dr.M.Vostrosablin, Prag	1940	1 1/2 Jahre

104

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
					Baureife Planung			
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
3.	Mähr.Weisskirchen-Wal.Meseritsch-Rožnov-Bumbalka X.T./Unter Betschwa-Mittel Betschwa/	Unter Betschwa Mittel Betschwa	Neubau	4.830	ja	-	Ing.Dr.M. Vostrosablín, Prag	1940	1 1/2 Jahre

105

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen								
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung: vorhanden: ja nein	Baureife Planung: wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten	Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
2.	Mähr. Weisskirchen-Wal. Meseritsch-Rožnov-Bumbalka VI. T./Unterführung im Wal. Meseritsch/	Wal. Meseritsch	Neubau	364	nein	nach d. Entscheidung d. Eisenbahnmin. in Prag.	Ing. K. Táborský, Mähr. Ostrau	1940	1 Jahr

106

ZUSAMMENSTELLUNG DER GEPLANTEN STRASSENBAUTEN

Staatsstrassen									
Lfd. Nr.	Strassenzug	Ortsfluren, die der Bau berührt	Art des Baues	Länge der Baustrecke	Baureife Planung		Unternehmer, der die Planbearbeitung durchführt, bezw. durchgeführt hat	Wann soll der Bau begonnen werden ?	Voraussichtliche Bauzeit
					vorhanden: ja nein	wenn nein, wann Fertigstellung zu erwarten			
1.	Mähr. Weisskirchen Wal.Meseritsch-Rožnov- Bumbalka I.T./Mähr.Weisskirchen-Teplitz/	Mähr.Weisskirchen - Černotín	Neubau	2.946	ja	-	Ing.A.Jurnečka, Mähr.Ostrau	im Herbst 1939	Ende d.J. 1940

70603 107

St.S. IV K - 12/41. Prag, den 8. Dezember 1941.

9/12

f. Sauco

6. Kopp 6

Eingeg. 1 0.12.41

Herrn Unterstaatssekretär.

Jn Sachen Ausbau der Strasse Prag-Karlstein hat der Herr Staatssekretär entschieden, dass das auf die Reichsstrasse 14 stossende Strassenstück Lodenitz-Kosolup-Morschin-Karlstein einer gründlichen Überholung unterzogen und vor allem staubfrei gemacht werden soll. Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung Prag hat die für die Bauarbeiten notwendigen Juden nebst den Partieführern und ähnlichen Kräften zur Verfügung. Die Unterbringung und Verpflegung der Juden sowie die Beschaffung des Arbeitsgerätes und die Bereitstellung der Transportmittel einschliesslich des Baumaterials müssten nunmehr von dem zuständigen Oberlandrat veranlasst werden. Meines Wissens ist der Oberlandrat in Kladno zuständig. Der Herr Staatssekretär lässt Sie bitten, den Oberlandrat mit den erforderlichen Anweisungen zu versehen. Jch darf darauf hinweisen, dass der Herr Staatssekretär Wert darauf legt, dass die Bauarbeiten sobald als möglich begonnen werden.

Oberregierungsrat.

107a

Untersuchungsfuhrer Rahm
Zentralp. f. jüd. Auswander.
71912
Schillstr. 11.

300 Juden, 3 Monate.

Herrn Untersuchungsführer.

In Sachen Ausbau der Strasse Prag-Karlstein hat der Herr Staatssekretär entschieden, dass das auf die Melchostrasse 14 stossende Strassenstück lediglich Kosolup-Morschin-Karlstein einer gründlichen Überholung unterzogen und vor allem staubfrei gemacht werden soll. Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung Prag hat die für die Bauarbeiten notwendigen Juden nebst den Partieführern und sonstigen Kräften zur Verfügung. Die Unterbringung und Verpflegung der Juden sowie die Beschaffung des Arbeitsgerätes und die Bereitstellung der Transportmittel einschliesslich des Baumaterials müssten nunmehr von dem zuständigen Oberlandrat veranlasst werden. Meines Wissens ist der Oberlandrat in Kladno zuständig. Der Herr Staatssekretär lässt Sie bitten, den Oberlandrat mit den erforderlichen Anweisungen zu versehen. Ich darf darauf hinweisen, dass der Herr Staatssekretär Wert darauf legt, dass die Bauarbeiten sobald als möglich begonnen werden.

Oberregierungsrat.

III, 2

108

Gruppe Raumordnung
I 8 RO 2525/351/13

Prag, den 1. November 1941

Eingegangen:
Prag, den 11. XI. 194
R. B. III 2
Tgb. Nr. 6283

An die
Gruppe III 5
im Hause

Vorstehende Abschrift übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme. Ich wäre für baldige Stellungnahme dankbar, da Herr Staatssekretär mich gebeten hat, im Benehmen mit Ihnen, ihm baldmöglichst einen Vorschlag über die Linienführung der Strasse zu unterbreiten.

Im Auftrag :

13.11.41 | 14.11.41 | 15.11.41

Gruppe Strassenbau
III/5- 6283

Prag, den 12. November 1941

1. Aktenvermerk:

Die Herstellung einer guten Verbindungsstrasse von Prag nach Karlsstein wird von der Protektoratsstrassenverwaltung bereits seit mehreren Jahren geplant. Das vorliegende Projekt sieht einen Ausbau der Protektoratsstrasse I. Klasse im Anschluss an die Hafen - Strasse und deren entlang dem linken Moldauufer bereits begonnenen Fortsetzung. Bei Gross-Kuchel ~~entzweigt~~ die Linie von dieser Protektoratsstrasse ab und führt entlang der vorhandenen Strasse über Radotin-Tschernoschitz-Dobschichowitz-Jety-Budnian ~~-Rübstich-Chynitz-Morschina~~ nach Karlsstein. Auch diese Strasse bietet besonders zwischen Tschernoschitz-Roblin erhebliche Schwierigkeiten ~~und Kosten~~, da die Strasse sehr schmal und eng ist und in ihren Steigerungsverhältnissen wesentlicher Verbesserung bedarf. Die von der Zentralstelle für jüdischen Auswanderung in Prag vorgeschlagene Strecke ~~von der Zufahrtsstrasse~~ unter Benutzung der Reichsstrasse Prag-Beraun, von Rusin ab über Rübstich-Koch-Morschina nach Karlsstein ist auf grosse Strecken bereits ausgebaut und mit schweren Deckenlagen (Betondecken) versehen. Diese Strasse wird stark von landwirtschaftlichen Fuhrwerken in Anspruch genommen, sodass ihre Benutzung für den Durchgangsverkehr trotz der schweren Deckenlagen mit erheblicher Staubbelästigung verbunden ist.

Auf Grund eingehender Erörterung ergibt sich ein weiterer Vorschlag einer direkten Zufahrtsstrasse nach dem Karlsstein unter Benutzung der vorhandenen Strasse von Radotin

F Über Rübsbrü

-2- ./. F

108a

Abschrift

Gruppe Raumordnung

I 8 RO 2525/351/13

Prag, den 1. November 1941

Betrifft : Strassenverbindung Prag-Karlstein
1 Anlage

Vermerk.

Aus den Akten des Büros des Herrn Staatssekretärs (IV K - 12/41) geht hervor, dass der Herr Staatssekretär im August 1941 den Wunsch geäussert hat, die Strasse Prag-Karlstein in einen anständigen Zustand zu versetzen, damit eventuell auch einmal der Führer Karlstein besichtigen kann. Herr Staatssekretär hat den Auftrag gegeben, sofort die erforderlichen Massnahmen einzuleiten. Die Oberlandräte von Prag und Kladno haben die aus anliegender Deckpause zur Karte 1 : 75.000 ersichtlichen Linienführungen für diese Strassenverbindung vorgeschlagen. Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung Prag (vgl. Schreiben der Zentralstelle vom 2.9.1941 Z I - 3054/41) hat die Vorschläge aufgegriffen und hält den Ausbau der Verbindung über Rübstich - Chynitz - Morschin (Länge = 24 km) am geeignetsten und schlägt vor, diese Verbindung in einer Breite von 7 oder 14 km mit Hilfe von 2.000 jüdischen Arbeitskräften auszubauen. Nach Ansicht der Zentralstelle für jüdische Auswanderung sind für die Durchführung der Erdarbeiten etwa 3 1/2 Monate erforderlich. Die Fertigstellung der Brückenobjekte ist in dieser Frist nicht eingerechnet. Der Einsatz der Arbeitskräfte dürfte demnach gesichert sein, während die Frage der Bereitstellung der Transportmittel 15 km Feldbahngeleis, 600 Kippwagen, 15 Feldbahnlokomotiven (Strassenwalzen und dgl.) und des Baumaterials sowie die Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter noch zu prüfen ist. Vom Standpunkt der Raumordnung erscheint mir der Vorschlag des Oberlandrats Kladno bemerkenswert, der eine Verbindung zwischen Prag und Karlstein unter Benutzung der Protektoratsstrasse Prag - Pilsen bis Lodenitz und der durch besondere landschaftliche Schönheiten ausgezeichneten Bezirksstrasse Lodenitz - Morschin - Karlstein vorsieht.

gez. Roehl.

An

F 109

bis Tschebotau mit Fortsetzung der noch auzubauenden Strecke von Tschebotau über Unter-Roblin bis Morschena. Diese Linie wäre für den Ausbau die günstigste und kürzeste. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist jedoch ~~die Durchführung~~ auch dieses Projektes nicht durchführbar. Meines Erachtens käme als dringenste Massnahme zunächst nur die fahrsichere Herstellung und Unterhaltung eines verhandenen Strassenzuges in Betracht. Als solcher erscheint zur Zeit am geeignesten der Strassenzug von Prag über Radotin-Tschenoschitz-Unter Roblin nach Karlsstein. Diese Strecke könnte soweit sie nicht bereits mit schweren Deckenlagen ausgebaut ist im Laufe des kommenden Frühjahrs mit einem Oberflächenanstrich versehen werden. Kleine Ausbaumassnahmen zum Zwecke der Verbesserung der Sichtverhältnisse besonders in der Strecke zwischen Dobschichowitz und Unter-Roblin wären besonders geeignet zur Durchführung während des Winters unter Einsatz von Juden. Für diese Massnahmen wäre eine umfangreiche Bearbeitung durch Herstellung von Planungen nicht erforderlich. Die Durchführung könnte mit Einsatz des eigenen Regiebetriebes der Protektoratsverwaltung im Laufe des Winters erfolgen.

F im Kurzen S Obj.

Für den Ausbau der benannten Verbindungen F

2. Auf eine Abschrift von Ziffer 1 ist zu setzen:

an die
Gruppe Raumordnung
im H a u s e

mit der Bitte um Kenntnsinahme und Stellungnahme.

/Ohl.

+) Dieser Linienzug ist bereits zwischen Tschernoschitz-Dobschichowitz ausgebaut. Der weitere Ausbau wird noch erhebliche technische Schwierigkeiten besonders in Budnian und hohe Kosten verursachen, sodaas mit der baldigen Durchführung des Projektes bei der gegenwärtigen Bauwirtschaftslage nicht gerechnet werden kann. Eine weitere Zufahrtsmöglichkeit ist von der Protektoratsbauverwaltung vorgesehen von Tschernoschitz über ~~nach~~ Roblin-Koch-Morschina nah Karlsstein.

F muß ~~bis auf~~ zunächst nur zweispurige Fahrbahn genügen. Die Erweiterung auf 3- u. 4spurige Fahrbahn muß einer späteren Zukunft überlassen

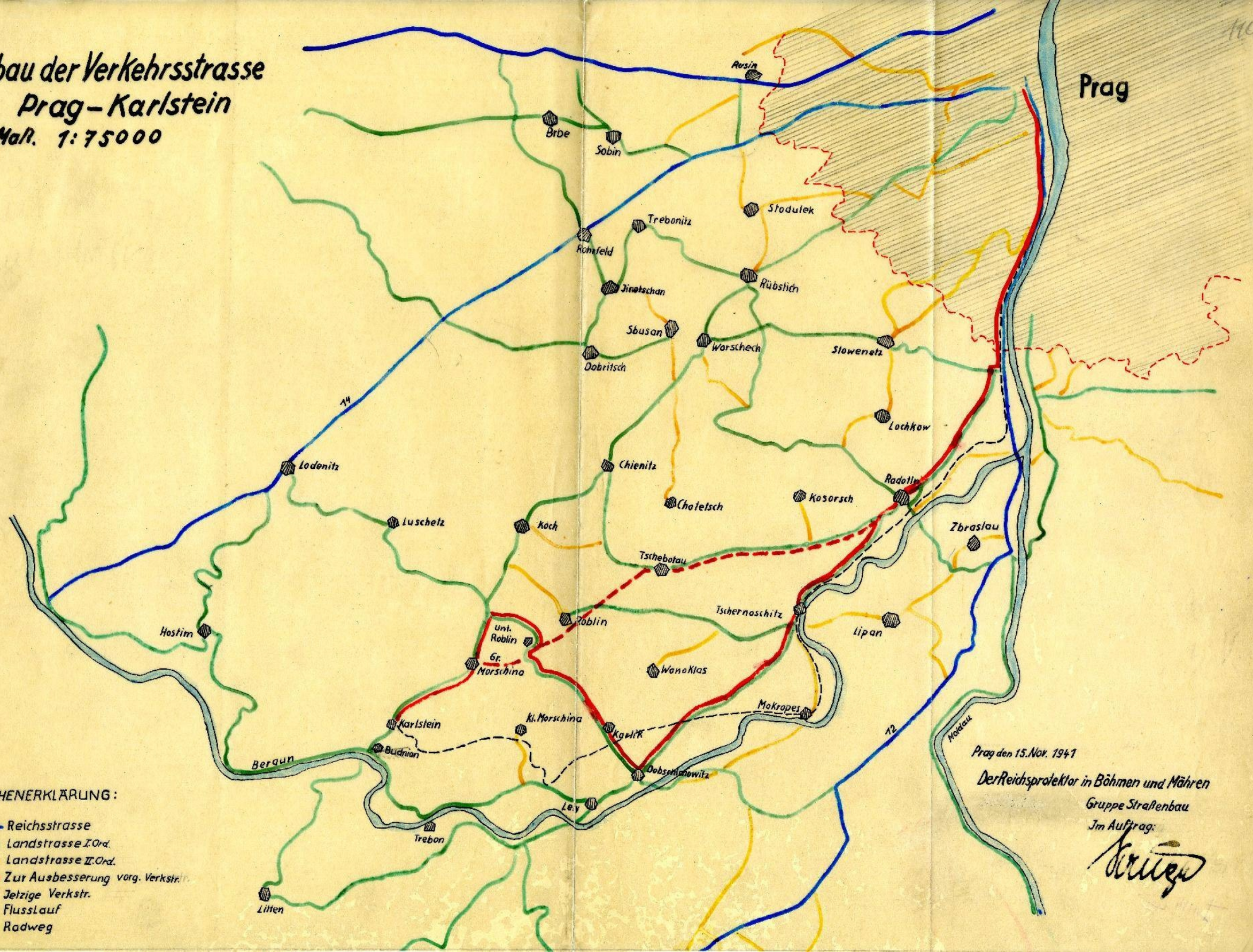
109a

bleiben. Die Beschränkung des Kraftverkehrs durch den öffentlichen Radfahrverkehr wäre am besten zu beheben durch Anlegung eines besonderen Rad-Wanderweges, dessen Linienführung im beiliegenden Plan (Schwarz) dargestellt ist. Der Radweg müßte sich im Anbrüningsbezirk neig von der Fahrstraße anschließen u. weiter unter Ausgabung von der Island allmählig zum Karlstein hinaufführen. Die Anlegung eines solchen Radwegs wird vorzüglich geeignet Kinderwärtern notwendig machen u. wäre zur Ausführung durch jeden geeignet. Genaue Planung (mit Kostenberechnung) müßte erst noch aufgestellt werden.

F. A.

Ausbau der Verkehrsstrasse Prag – Karlstein

Maß. 1:75000



ZEICHENERKLÄRUNG:

- Reichsstrasse
- Landstrasse I. Ord.
- Landstrasse II. Ord.
- Zur Ausbesserung vorg. Verkstr.
- Jetzige Verkstr.
- Flusslauf
- Radweg

Prag den 15. Nov. 1941

Der Reichsprotektor in Böhmen und Mähren
Gruppe Straßenbau
Im Auftrag:

Instandsetzung der

Protektoratsstrasse II.Kl.:

L o d e n i t z - B u b o w i t z - M o r s c h i n -
K a r l s t e i n .

Länge : 13.000 m Bezirk: B e r a u n

Strassenkörper: 6,00 m

Fahrbahnbreite: 4,5 - 5 m

1.Packlage	1.300 m	1.300m³	40.-	52.000.-	Steinbruch: P.E.I.G.-Solway
2.Schotter /Steinbruch-P.E. I.G..-Solwaywerke,Beran,Serbst/	13.000 m 5.500 5.500 2.000	11.400 m³ 4.950.- 4.950.- 1.500.-	40.-	456.000.-	Steinbrecher 3 " 3 " 1 " 112-1
3.Splitt	65.000 m²	1.200 m³	60.-	72.000.-	1 "/Bez.Beraun/
4.Sand	65.000 m²	700 m³	50.-	35.000.-	Beraun
5.Teer	65.000 m²	110 t	3.000.-	330.000.-	
6 Schnittholz		85 m³	1.000.-	85.000.-	Holzbaraken für Juden
7.Brennholz		150 m³	150.-	22.500.-	Für Maschinen
8.Kohle	130.000 m²	135 t	400.-	54.000.-	Für Walzen
9.Eisen		30 q	300.-	9.000.-	Ausbesserungen der Durchlässe
10.Zement		30 t	400.-	12.000.-	-dtto-
11.Dachpappe	1.000 m²	100 St.	70.-	7.000.-	Holzbaraken u. Isolation
12.Naphta		7.200 kg	3,2	23.000.-	1 Steinbrecher 3 Wassersprengwagen
13.Benzin		5.500 Lit.	4.-	22.000.-	1 Steinbrecher 3 Pumpen
14.Schmierfette		2.300.-	40.-	92.000.-	Maschinen
15 Leihgebühren für:					
a/Steinbrecher	/7 Stück/	500 Arb-Tage	200.-	100.000.-	
b/Walzen	6 "	300 " "	400.-	120.000.-	
c/Pumpen	3 "	150 " "	50.-	7.500.-	
d/Wassersprengwagen	3 "	150 " "	600.-	90.000.-	
e/Lastwagen	6 "	600 " "	700.-	420.000.-	
f/Bauinventar usw.	Pauschal			100.000.-	
16.Waggone	"	21-33		31.000.-	
17.Schutzanlagen	"			60.000.-	
18.Verkleidung der Böschungen	"			100.000.-	
					2,300.000.- K

1	2	3	4	5	6
Art des Materials, der Arbeit, des Bauaufwandes-u.dgl.	Länge, Fläche der Strecke	Menge des Materials u. Vermasse oder Arbeitstage u.dgl.	Einheitspreise	Aufwand K.	Bemerkung: /Art der Maschinen/. 113
			Übertrag:		2,300.000.-K
19. Beförderung des Materials: Kraftfahrzeug mit Betrieb:					
a/Dampfmaschine /Škoda-Sentinel/					
Koks		170 t	800.-	136.000.-	
Brennholz		100 m³	150.-	15.000.-	
b/Holzgas /Alternative/					
Buchenholz		79 t	600.-		47.400.-K
Benzin		545 Lit.	4.-		2.180.-K
/Für Steigung über 12 % mit Dieselmotor/					
Naphta		5.000 kg	3,2		16.000.- K
20. Steinbrecher mit:					
a/Dampfantrieb					
Kohle		178 t	400.-	71.200.-	
Holz		100 m³	150.-	15.000.-	
b/Dieselmotor/Alternative/					
Naphta		10.000 kg	3,2		32.000.-K
				2,537.200.-	2,397.580.-K
Unvorhergesehener Aufwand				462.800.-	402.420.-
				3,000.000.-	2,800.000.-K

Art der Arbeit, des Aufwandes:	Menge: der Arbeiter	der Arbeitstage	der Arbeitsstunden	Einheitspreise	Aufwand	Bemerkung:
1. Aushub	200a 70	14.000	140.000	6.50	910.000.-K	15.000m³
2. Steinbrecher	100á 80	8.000	80.000	7.50	600.000.-K	7 Masch.
3. Materialverfuhr	12á100	1.200	12.000	10.-	120.000.-K	/Lastauto/
4. Walzen	12á 45	540	5.400	10.-	54.000.-	
5. Walzungsarbeiten	120á 45	5.400	54.000	7.50	405.000.-	
6. Pumpen	3á 50	150	1.500	8.50	12.750.-	
7. Wassersprengwagen	6á 50	300	3.000	10.-	30.000.-	
8. Maurer	15á 70	1.050	10.500	10.-	105.000.-	
9. Hilfsarbeiter	15á 70	1.050	10.500	7.50	78.750.-	
10 Zimmerleute	10á 70	700	7.000	10.-	70.000.-	
11. Schmiede	3á 70	210	2.100	10.-	21.000.-	
12. Polierè	5á 26	Wochen á 500.-K			65.000.-	
13. Vorarbeiter	26á 26	" á 400.-K			62.400.-	
14. Hilfsbeamten	3á 26	" á 400.-K			31.200.-	

	2,565.100.--K
Versicherung	256.510.--K
Bauaufsicht usw.	30.000.--K
Verwaltungskosten	8.390.--K
	2,860.000.--K
Vergütung für die Festtage, Regentage u.s.w.	240.000.--K
II.....	3,000.000.--K
I.....	3,000.000.--K
Zusammen	6,000.000.--K

1 Km ... 6,000.000 : 13 = 461.538.46 K

120

Der RProt. i. B.u.M.
III/5 - 7172

Prag, den 24. März 1942

1./ An den

Auswandererfond für Böhmen und Mähren
z.Hd. von SS Obersturmführer R a h m

P r a g XVIII
Schillstr. 11

geschrieben 25. 3.
gelesen
abgesandt

Betrifft: Strasse Lodenitz- Karlstein

Unter Bezugnahme auf die fernmündliche R
heutigen Tage teile ich mit, dass der Bedarf an Ar
tens des Ministerium für Verkehr und Technik von 3
sigt worden ist. Hinsichtlich der Heranführung der
bleibt es bei den bisherigen Vereinbarungen.

I.A.

23/3

III/5- 7172

Registratur eintragen!

124

Betreff: Dringende Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz-Bubowitz-Morschin-Karlstein.

63 0/10/42 R 93
23.3.42

Inventarverzeichnis,

von der Gruppe für die Likvidation der Arbeiterlager bei dem ehemaligen Ministerium für Sozial- und Gesundheitsverwaltung. (Referent Asistent Waner).

200 Stück Strohsäcke

200 Stück Kopfkissen

400 Stück Decken

6 Stück Kessel (cca 50 L) für die Küche (event. 6 Küchenhörde).

Prag, am 23.März 1942.

D.RProt.i.B.u.M.
III/5 -

Prag, den 24.März 1942

Ing.Šebek e.h.
tech.Kommissär

1./ Vermerk

Vorstehende Zusammenstellung hat Obersektionsrat Ballon am 22. d.M. überreicht, mit der Bitte ihm bei der Beschaffung behilflich zu sein. Eine Rücksprache mit dem Sachbearbeiter ergab, dass das gesamte Material von der Wehrmacht in Anspruch genommen worden ist. Die Wehrmacht hat bereits den Abtransport verfügt, mit Ausnahme eines kleinen Postens, der nach langwierigen Verhandlungen für 2 Krankenhäuser freigegeben werden soll. Lediglich aus diesen letzten Posten könnten die Sachen zur Verfügung gestellt werden. Es erscheint jedoch nicht vertretbar, diese Gegenstände, die die Wehrmacht nur mit Rücksicht auf den dringenden Krankenhausbedarf freigegeben hat, nunmehr für die Juden zu benutzen. Ballon ist entsprechend benachrichtigt.

2./ Zu den Vorgängen

~~I.A.~~

24/3
R

II 3 a

St.S. IV K - 12 b/41. Prag, den 30. April 1942.

122

79602

Eingang: 3.5.42
Tgb. Nr. 7582

Herrn Saupe.

Jn Sachen Strassenbau Prag - Karlstein bitte ich um eine Mitteilung über den Stand der Angelegenheit.

GRUPPE STRASSENBAU
III/5-7582

Prag, den 5. Mai 1942

geschrieben 6.5.
gelesen
abgesandt 6/5. durch Sonderboten.

1) Schreiben an Herrn
ORR- Dr. G i e s
Czernin-Palais

für Unterbringung von 250

Betr.: Strassenbau Lodenitz - Karlstein
Bezug: Ihr Schreiben vom 30. April 1942 - St.S. IV K - 12 b/41

Soweit es die Schneeverhältnisse gestatteten, wurde bereits Ende Januar mit dem Antransport mehrerer Baracken ~~für die~~ Juden begonnen. Obgleich sich der Antransport wegen Transportschwierigkeiten verzögerte, gelang es, die Aufstellung der Baracken soweit durchzuführen, daß sie Ende März benutzungsfähig waren. Es sind zurzeit 3 Baracken aufgestellt und zwar in Koselup, Lodenitz und Morschin, in ~~zur Unterbringung von~~ denen gegenwärtig 190 Juden, die Einstellung weiterer 60 Juden ist beabsichtigt. Mit den Bauarbeiten wurde Anfang April begonnen. Es wird zurzeit an der Verlegung eines Teilstückes

untergebracht sind,

-/-

122a

(ü. die einzelnen Bauvorgänge)

der Strasse bei Koselup gearbeitet sowie an der Schottererzeugung in den Steinbrüchen bei Morschin und in Lodenitz. Ausser 100 Juden sind für Spezialarbeiten 30 Arbeiter eingesetzt.

Schwierigkeiten, die bei der Durchführung der Arbeiten im Waldstück vor Karlstein durch Einspruch des Grundstückbesitzers und des Denkmalamtes entstanden waren, sind am 4.ds.Mts. durch gemeinsame örtliche Besichtigung mit Herrn Ministerialrat Dr. Fischer und Forstmeister Jordan unter Hinzuziehung der Protektoratsstrassenverwaltung behoben worden. Der zur Heranziehung des erforderlichen Strassenbaumaterials notwendige Transportraum kann nur mit grössten Schwierigkeiten beschafft werden. Trotzdem soll versucht werden, in diesem Monat noch mit der Herstellung der Strassendecke zu beginnen.

2) zdA. I.A.

St.S. IV K - 12 c/41. Prag, den 9. Juli 1942.

123

III/5
Strassenbau
11 VII. 1942
Tgb. Nr 7582
A. Z.

Herrn Saupe.

Jn Sachen Strassenbau Prag-Karlstein beziehe ich mich auf die dort. Zuschrift vom 5.5.d.Js. - Zeichen III/5 - 7582 und bitte um eine weitere Mitteilung über den Stand der Angelegenheit.

GRUPPE STRASSENBAU

III/5 - 7582

Prag, den 14. Juli 1942

124

Gesch.	Gel.	Exp.
14/7.	Wr	15/7

1.) An

Herrn Ober-Reg.Rat Dr. G i e s

im Czernin-Palais

Betrifft: Strassenbau Lodenitz-Karlstein

Bezug: Ihr Schreiben v. 9.7.1942 - St.S. IV K - 12 c/41.

Beilagen: -

Trotz der Transportschwierigkeiten konnten die Fahrbahnabzüge-arbeiten an der ~~Herstellung der~~ Strasse Lodonitz-Karlstein soweit gefördert werden, dass die örtlichen Verlegungen und Verbesserungen im Zuge der Strasse bis auf die Herstellung einer neuen Brücke in Bubowitz vor der Vollendung stehen. Die vorerwähnte Brücke wird voraussichtlich im Laufe dieses Monats auch noch befahrbar sein. Nachdem die Anlieferung des Steinmaterials gesichert war, wurde mit der Herstellung der Decklage am 5.6. begonnen. Die Fertigstellung der gesamten 13 km langen Walzung ist mit Sicherheit am 18.7. zu erwarten. Im Anschluss an die Walzung soll die Aufbringung einer Oberflächenbehandlung durch Teeranstrich erfolgen. Soweit die Strecke in starker Steigung liegt, ist zum Zwecke der Staubbekämpfung eine laufende Behandlung mit Chlorkalzium vorgesehen.

Sofern beim Antransport des zur Oberflächenbehandlung erforderlichen Materials (Teer, Chlorkalzium, Splitt) keine unerwarteten Schwierigkeiten auftreten, ist mit der endgültigen Fertigstellung der Fahrbahn spätestens Ende August zu rechnen. Die Nebenarbeiten, wie Anbringung des erforderlichen Kantenschutzes, Herrichtung der Gräben und Bankette, Aufstellung der Verkehrszeichen usw., werden sofort im Anschluss an die Fertigstellung der Walzung erfolgen.

Gleichzeitig mit der Instandsetzung der Strasse, habe ich auch eine Verbesserung des Zufahrtsweges von der Protektoratsstrasse bis zum Eingang zur Burg angeordnet.

124a

Diese Arbeiten haben bei verschiedenen Stellen, insbesondere beim Denkmalamt in Prag die Meinung hervorgerufen, dass die grossen Ausflugsomnibusse und Personenkraftwagen des Ausflugsverkehrs in Zukunft bis in den Vorhof der Burg fahren dürften.

Ich habe wiederholte diesbezügliche Eingaben dahin beantwortet, dass die ~~von mir angeordneten~~ Verbesserungsarbeiten am Zufahrtsweg von der Protektoratsstrasse in die Burg Karlstein lediglich dem Zwecke dienen, die verwahrlosten Zustände an diesem Zufahrtsweg zu beseitigen. Dieser Zufahrtsweg wird in Zukunft nach wie vor für allen öffentlichen Verkehr gesperrt bleiben.

Im Auftrage:

Der Reichsprotektor

in Böhmen und Mähren

GRUPPE STRASSENBAU

Nr. III/5 - 7582

Es wird gebeten, dieses Geschäftszeichen und den Gegenstand bei weiteren Schreiben anzugeben.

Prag, den 14.Juli 1942

125

Büro des Staatssekretärs beim Reichsprotektor in Böhmen und Mähren.
Eing.: 15. JULI 1942

An

Herrn Ober-Reg.Rat Dr. G i e s

im Czernin-Palais

Betrifft: Strassenbau Lodenitz-Karlstein

Bezug: Ihr Schreiben v. 9.7.1942 - St.S. IV K - 12 c/41.

Beilagen: -

Trotz der Transportschwierigkeiten konnten die Instandsetzungsarbeiten an der Strasse Lodenitz-Karlstein soweit gefördert werden, dass die örtlichen Verlegungen und Verbesserungen im Zuge der Strasse bis auf die Herstellung einer neuen Brücke in Bubowitz vor der Vollendung stehen. Die vorerwähnte Brücke wird voraussichtlich im Laufe dieses Monats auch noch befahrbar sein. Nachdem die Anlieferung des Steinmaterials gesichert war, wurde mit der Herstellung der Decklage am 5.6. begonnen. Die Fertigstellung der gesamten 13 km langen Walzung ist mit Sicherheit am 18.7. zu erwarten. Im Anschluss an die Walzung soll die Aufbringung einer Oberflächenbehandlung durch Teeranstrich erfolgen. Soweit die Strecke in starker Steigung liegt, ist zum Zwecke der Staubbindung eine laufende Behandlung mit Chlorkalzium vorgesehen.

Sofern beim Antransport des zur Oberflächenbehandlung erforderlichen Materials (Teer, Chlorkalzium, Splitt) keine unerwarteten Schwierigkeiten auftreten, ist mit der endgültigen Fertigstellung der Fahrbahn spätestens Ende August zu rechnen. Die Nebenarbeiten wie Anbringung des erforderlichen Kantenschutzes, Herrichtung der Gräben und Bankette, Aufstellung der Verkehrszeichen usw. werden sofort im Anschluss an die Fertigstellung der Walzung erfolgen.

Gleichzeitig mit der Instandsetzung der Strasse, habe ich auch eine Verbesserung des Zufahrtsweges von der Protektoratsstrasse bis zum Eingang zur Burg angeordnet. Diese Arbeiten haben bei verschiedenen Stellen, insbesondere beim Denkmalamt in Prag die Meinung hervorgerufen, dass die grossen Ausflugsomnibusse und Personenkraftwagen des Ausflugsverkehrs in Zukunft bis in den Vorhof der Burg fahren dürften. Ich habe wiederholte diesbezügliche Eingaben dahin beantwortet, dass die Verbesserungsarbeiten am Zufahrtsweg von der Protektoratsstrasse in die Burg Karlstein lediglich dem Zwecke dienen, die verwahrlosten Zustände an diesem Zufahrtsweg zu beseitigen. Dieser Zufahrtsweg wird in Zukunft nach wie vor für allen öffentlichen Verkehr gesperrt bleiben.

Im Auftrage:

Bartsch

St. S. IV K-12 c/41

21/7 z. d. Akten

16/7

70602

126

St.S. IV K - 12 e/41.

Prag, den 22. September 1942.

III/5
Straßenbau
23. IX. 1942
Tgb. Nr
A. Z. 7582

Herrn Saupe.

In Sachen Straßenbau Prag-Karlstein beziehe ich mich auf die dort. Zuschrift vom 14.7. d. Js. - Zeichen Nr. III/5 - 7582 und bitte um eine abschliessende Mitteilung über den Stand der Angelegenheit.

Am 26.9.
Laut Straßenbaupläne erfolgt: ca 14 Tg - 3 Wo
wird Oberflächenaufbruch benötigt sein.

127

GRUPPE STRASSENBAU

III/5-7582

Prag, den 5. November 1942

Geschr.: Ow 5.II.42
Gel.:

1) An den Herrn
Staatssekretär

~~auf dem Dienstwege~~
über Abt.-Leiter III

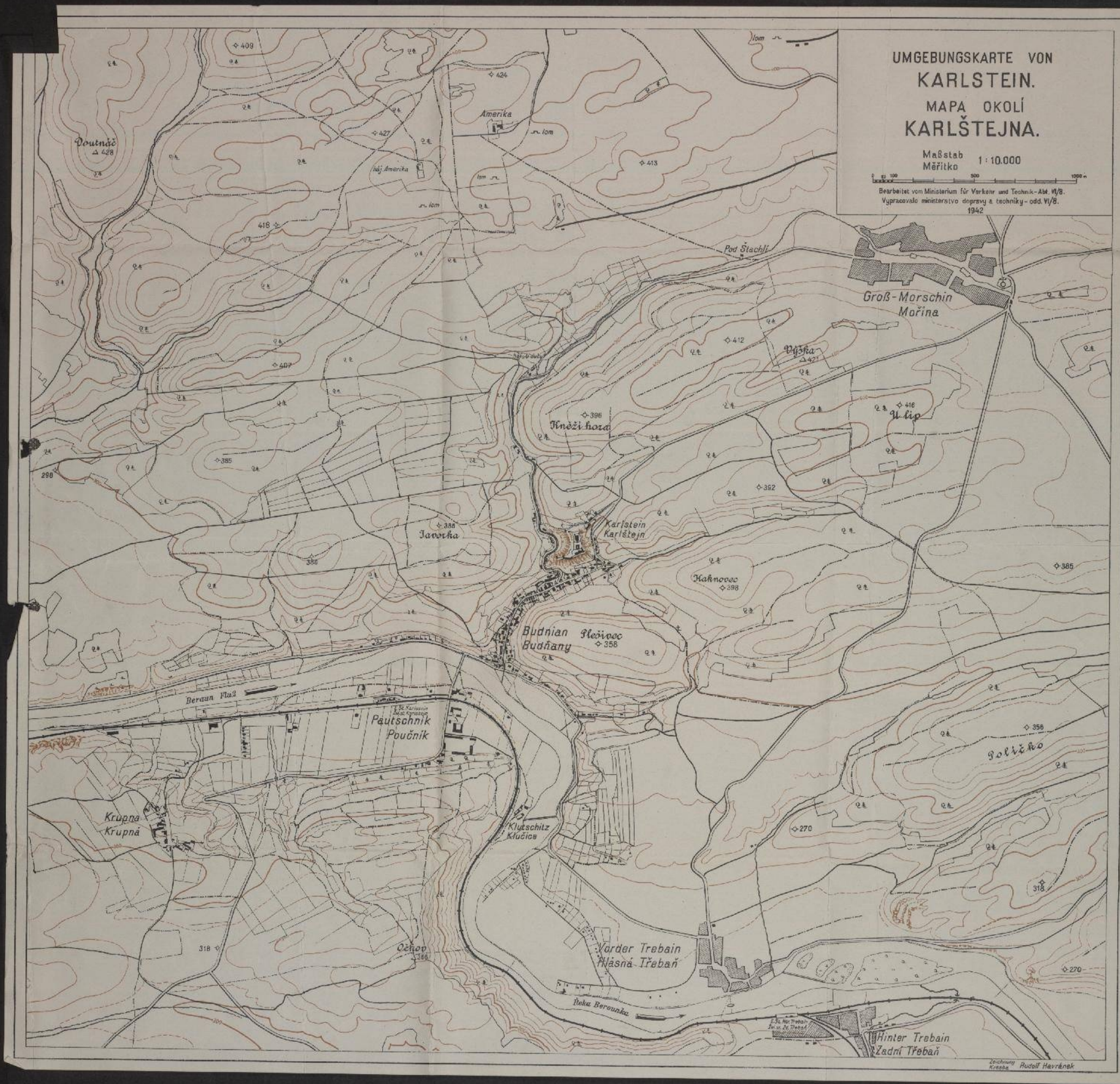
Betr.: Strassenbau Prag - Karlstein

Beil.: -

Die Instandsetzungsarbeiten an der Protektoratsstrasse II. Klasse Lodenitz - Bubowitz - Morschin - Karlstein sind bis auf einige Nebenarbeiten beendet. Die Strasse ist für den Verkehr wieder frei. Soweit die Fahrbahn wegen der Steigungsverhältnisse nicht mit Teeranstrich versehen werden konnte, erfolgte zur Staubbindung ~~eine~~ eine Behandlung mit Chlorcalcium, die im Frühjahr und Sommer nach Bedarf erneuert wird.

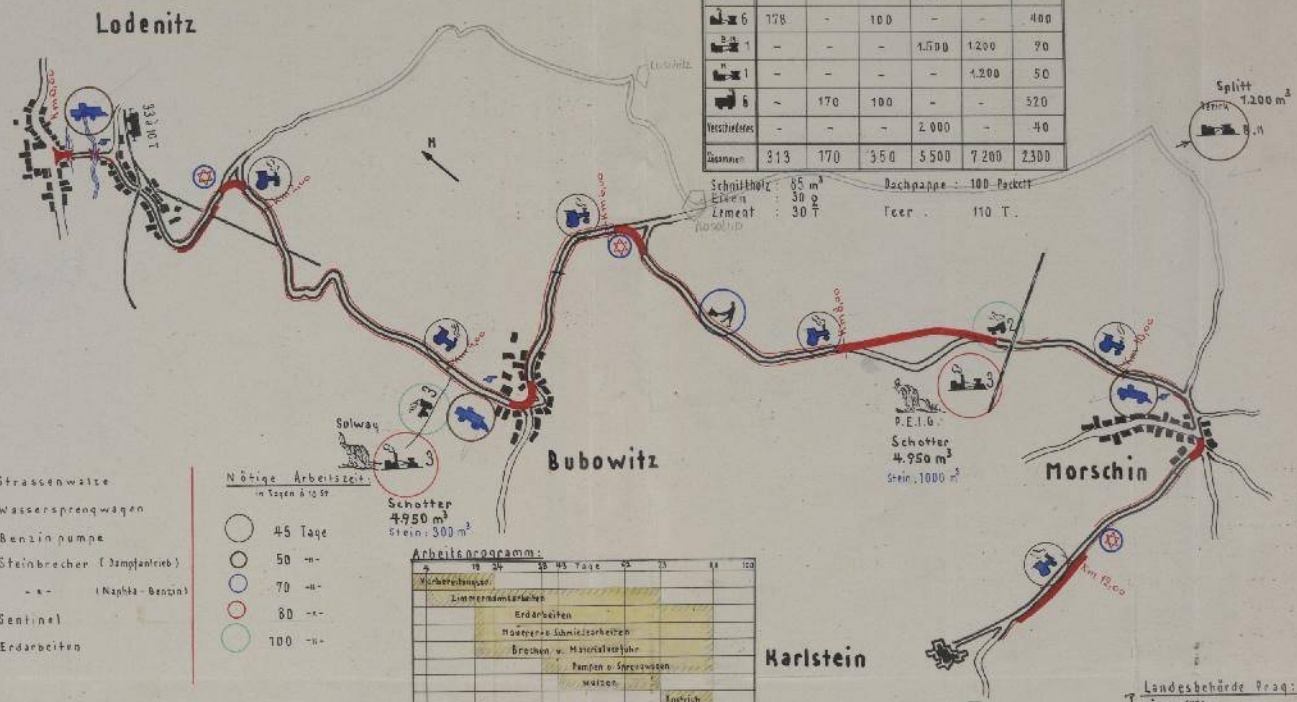
2) zdA.

F. Kr.


UMGEBUNGSKARTE VON
KARLSTEIN.
MAPA OKOLÍ
KARLŠTEJNA.
Maßstab
Měřítko
1 : 10.000
0 50 100 500 1000 m
Bearbeitet vom Ministerium für Verkehr und Technik - Abt. VI/8.
Vypracovalo ministerstvo dopravy a techniky - odd. VI/8.
1942
Amerika
Pod Štachlí
Groß-Morschin
Mořina
Výška
U lip
Kněží hora
Karlstein
Karlštejn
Javorka
Haknovec
Budnian
Budňany
Pleïvec
Beraun Ufa
Pautschnik
Poučník
Krupna
Krupná
Klutschitz
Klučice
Polížko
Očkov
Vorder Trebain
Hlásná Třebaň
Beka Berounka
Hinter Trebain
Zadní Třebaň
Zeichnung Kreska
Rudolf Havránek

Instandsetzung der Prot.-str. 2 Kl. Lodenitz - Karlstein,

durch Verbesserung der Linienführung, Umlegung u. Ausführung einer Schotterdecke mit einfachem Teeranstrich.



Verbrauch an Stoffen:

Maschine	Kohle in T	Koks in T	Holz m³	Benzin Ltr.	Naphta kg	Schmieröl kg
6	135	–	150	–	300	900
3	–	–	–	–	4.500	150
3	–	–	–	2.000	–	150
6	178	–	100	–	–	400
1	–	–	–	1.500	1.200	70
1	–	–	–	–	1.200	50
6	–	170	100	–	–	520
Verschiedenes	–	–	–	2.000	–	40
Zusammen	313	170	350	5.500	7.200	2300

Schnittholz : 85 m³
Eisen : 30 q
Zement : 30 T

Dachpappe : 100 Packett
Teer . 110 T.

Strassenwalze
Wassersprengwagen
Benzinpumpe
Steinbrecher (Dampfantrieb)
-„- (Naphta - Benzin)
Sentinel
Erdarbeiten

Nötige Arbeitszeit:
in Tagen à 10 St

○	45 Tage
○	50 -„-
○	70 -„-
○	80 -„-
○	100 -„-

Arbeitsprogramm:

4 19 24 38 43 Tage 61 73 88 100

Vorbereitungsarb.
Zimmermannsarbeiten
Erdarbeiten
Maurer- u. Schmiedearbeiten
Brechen u. Materialzufuhr
Pumpen u. Sprengwagen
Walzen
Anstrich
Beendigung

Landesbehörde Prag:
I. Jänner 1942.

i. V.
Ing. [illegible]

Beilage 2/2.

I. Bericht

über die Inangriffnahme der Vorbereitungsarbeiten für die dringende Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Am 30.Jänner 1942 wurde die Firma Arch.Jos.P e t r , Baumeister in Tschernowitz bei Tabor aufgefordert, mit eigenen Fachleuten das Abtragen und Umbauen der beiden Bauten der Bezirksstrassen Lan - Neuhütten und Lan- Pürglitz errichtetem hölzernen Baracken durchzuführen. Die genannte Firma hat sich bei der Durchführung ähnlicher Arbeiten bereits vollauf bewährt. Nach der heutigen fernmündlichen Mitteilung dieser Firma sind bereits ein mit Holzgas betriebener Lastkraftwagen mit 6 Zimmerleuten und 4 Maurern aus Tschernowitz unter-Wegs zwecks rascher Durchführung obgenennter Arbeiten. Unterdessen wurde die Abtragung einer hölzernen Baracke in Neuhütten am 1.Feber 1942 von einem Zimmermann und 6 bis 8 Arbeitern in Anfriff genommen. Das Abtragen und Wieseraufstellen einer Baracke wird ungefähr 10 bis 12 Arbeitstage erfordern.

Am 31.Jänner 1942 verhandelte der Unterzeichnete an Ort und Stelle mit der Firma Fr. Kopřiva, Hiskau Nr.309, über das leihweise Zurverfügungstellen 1 Steinbrechers mit Dieselkraftstoffbetrieb /Tagesbedarf an diesem Diesel-Kraftstoff beträgt 20 kg bei einer Erzeugung von 60 m³ Schotter pro Tag/ ,ferner 1 Kompressors mit 2 Hämmern auf Benzinbetrieb mit einem Stundenbedarf von 6 Litern für einen Hammer, desweiteren 2 Lastkraftwagen mit 5 Tonnen Nutzlast für Benzinbetrieb mit einem Bedarf von 60 Liter pro 100 km und 1 Lastkraftwagens für Holzgasbetrieb. Ausserdem verfügt diese Firma über eine gewisse Zahl von Kippwagen samt dazu gehörigen Feldbahngeleisen. Hierbei sei bemerkt, dass noch zwei Prager Bauunternehmerfirmen ihre Steinbrecher angeboten haben.

Am letzthin genannten Tage besichtigte der Unterfertigte die instandzusetzende Strecke, wobei mit der Gemeinde Kosolup über einen geeigneten Platz für das Aufstellen einer Baracke verhandelt wurde. Ueber die mit der Erbauung der Baracken zusammenhänfenden Einzelheiten, als auch über die Eignung der ausgesuchten Parzellen für den erwähnten Zweck wurde das anwesende örtliche Bauaufsichtsorgan eingehend belehrt.

So-weit es die 20 - 40 cm hohe Schneedecke zuliess, konnte festgestellt werden, dass abgesehen von den beantragten notwendigen Korektionen der Zustand der Fahrbahn grösstenteils befriedigend zu sein scheint /keine besonderen Unebenheiten/, sodass die Hauptaufgabe in der rechtzeitigen Beschaffung eines Schottervorrates zu sehen wäre, wozu die nötigen Massnahmen in der kürzesten Zeit getroffen sein werden. Die Rekonstruktion der Kreuzung oberhalb Lodenitz wird mit Rücksicht auf die bestehende grosse Steigung einen grossen Aufwand erfordern, ohne dass ein günstiges Resultat gewährleistet werden kann.

Der Unterfertigte bittet ihm zur glatten Abwicklung der Vorbereitungsarbeiten sofort folgende Triebstoffe und Baumaterialien zur Verfügung zu stellen:

1/ 2000 L Benzin, der für das Transportieren der Barackrnbestandteile in hochgelegene Ortschaften verwendet würde, falls sich der Holzgasbetrieb als unzureichend erweisen sollte.
2/ 1000 kg Dieselkraftstoff für Kompressor und Steinbrecher.
3/ 200 m³ Holz für Ausbesserungen der Holzbaracken, für die Steinbrecheranlagen, für die Errichtung von kleinen Holzbuden usw.
4/ 1000 m² Dachpappe zur Ersetzung der bestehenden mangelhaften Dachdeckungen von 3 Baracken.
5/ 2000 kg Eisen zur Anschaffung von Arbeitsgerät.

Die zugewiesenen Materialien und Triebstoffe werden nach den geltenden gesetzlichen Richtlinien im Rahmen des genehmigten Kostenvoranschlages wirtschaftlich verbraucht werden.

Prag, am 2. Feber 1942.

Ing. J. Šebek, e.h.
technischer Kommissär.

131a

Zunächst nur Erdarbeiten mit Feuer.
Wenn Entbaumungsfrist mit Flor-
Kalzium behandelung.

Der Unterfertigte unterbreitete der Unterfertigte die instandzusetzende Strecke, wobei mit der Bemerkung, Kosolup über einen geeigneten Bauplatz für die Baracke verhandelt wurde. Ueber die mit der Erbauung der Baracken zusammenhängenden Einzelheiten, als auch über die Eignung der ausgesuchten Parzellen für den erwähnten Zweck wurde das anwesende Örtliche Bauaufsichtsorgan eingehend belehrt.

So-weit es die 20 - 40 cm hohe Schneedecke zuliess, konnte festgestellt werden, dass abgesehen von den beantragten notwendigen Korrektionen der Zustand der Fahrbahn grösstenteils befriedigend zu sein scheint \keine besonderen Unebenheiten\, so-dass die Hauptaufgabe in der rechtzeitigen Beschaffung eines Schottervorrates zu sehen wäre, wozu die nötigen Massnahmen in der kürzesten Zeit getroffen sein werden. Die Rekonstruktion der Krümmung oberhalb Lodenitz wird mit Rücksicht auf die bestehende grosse Steigung einen grossen Aufwand erfordern, ohne dass ein günstiges Resultat gewährleistet werden kann.

Der Unterfertigte bittet ihm zur raschen Abwicklung der Vorbereitungsarbeiten sofort folgende Triebstoffe und Baumaterialien zur Verfügung zu stellen:

1/ 2000 l Benzin, der für das Transportieren der Barackenbestandteile in hochgelegene Ortschaften verwendet wurde, falls sich der Holzgasbetrieb als unzureichend erweisen sollte.
2/ 1000 kg Dieselkraftstoff für Kompressor und Steinbrecher.
3/ 200 m³ Holz für Ausbesserungen der Holzbaracken, für die Steinbrecheranlagen, für die Errichtung von kleinen Holzbuden usw.
4/ 1000 m² Dachpappe zur Deckung der bestehenden mangelhaften Dachbedeckungen von 3 Baracken.
5/ 2000 kg Eisen zur Anschaffung von Arbeitsgerät.

Die zugewiesenen Materialien und Triebstoffe werden nach den geltenden gesetzlichen Richtlinien im Rahmen des genehmigten Kostenvoranschlages wirtschaftlich verbraucht werden.

Prag, am 2. Feber 1942.

Ing. J. Sebek e.h.
beauftragter Kommissar.

mirp 9/2.

132

II. Bericht,

über die Fortsetung der Vorbereitungsarbeiten für die dringende Instandsetzung der Protektoratsstrasse II. Klasse Lodenitz - Karlstein.

Der Unterfertigte verhandelte am 5. Faber 1942 mit der Bergdirektion der Prager Eisen - Industrie-Gesellschaft in Nutschitz über die rechtzeitige Errichtung der von der genannten Gesellschaft geplanten Verlegung der gegenständlichen Protektoratsstrasse II.Kl.

Die Wiederaufstellung der hölzernen Baracke in Kosolup steht vor ihrer Vollendung. Die zum Baue notwendige Zeit beträgt mit Rücksicht auf den derzeitigen Mangel an Beförderungsmitteln 14 Arbeitstage.

Das Aufstellen der 2. und 3. Baracke dürfte eine längere Zeit in Anspruch nehmen, da sich der Lastkraftwagen mit 5 T. Nutzlast auf Holzgasbetrieb der Fa. F. Kopřiva derzeit in Reparatur befindet und der zweite Wagen auf Holzgasbetrieb der Fa.Josef Petr aus Mangel an Brennholz und mit Rüchsicht auf die längere Entfernung und grösse Steigung nicht in der Lage sein wird, die Bestandteile der Baracken rechtzeitig auf den Bestimmungsort zu behördern.

Bei der gegenständlichen Arbeit sind beschäftigt: 1 Bauleiter + 8 Zimmerleute + 3 Maurer + 4 Hilfsarbeiter.

Die 2. Baracke wird auf der Parzelle KZl.896 in Morschin zur Aufstellung gelangen.

132a

Um die Zuteilung von 1000 m2 Dachpappe zur Ersetzung der bestehenden mangelhaften Dachdeckungen, 50 m3 Holz zur Ausbesserung der Barcken wir in der vorgeschriebenen Weise angesucht werden.

Prag ,am 9. Faber 1942.

Ing.J.Šebek e.h.
tech.Kommissär.

III. B e r i c h t

über die Fortsetzung der Vorbereitungsarbeiten für die dringende Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse L o d e n i t z - K a r l s t e i n .

Die hölzerne Baracke in Kosolup wurde bereits bis auf kleinere Arbeiten fertiggestellt .

Das Abtragen der 2. hölzernen, bei der Baustelle der Bezirksstrasse Lan - Pürglitz errichteten Baracke ist im Gange. Die einzelnen Bestandteile derselben werden derzeit auf den Bestimmungsort bei Karlstein mit einem 5 Tonnen Kraftwagen für Holzgasbetrieb überführt. Die Bauverwaltung beabsichtigt diese Baracke in die Hälfte zu teilen und beide Hälften bei Lodenitz bezw. Karlstein aufstellen zu lassen. Nach der Weisung des Ministeriums für Verkehr und Technik sollen nur zwei Baracken für cca 200 Mann hergestellt werden.

Mit der Schottererzeugung direkt im Steinbruche der Prager-Eisenindustriegesellschaft in Morschin kann mit Rücksicht auf die dringenden Lieferungen von Saturationskalkstein für die Kladnauer-Eisenwerke vorläufig nicht gerechnet werden.

Die Möglichkeit einer Steinbrucheröffnung bietet sich jedoch in der Nachbarschaft des Steinbruches der Solway-Werke, worüber der Unterfertigte mit der genannten Firma diese Woche verhandeln wird. Ueber desgleichen wird der Unterfertigte auch mit der Firma "Prastav" in ähnliche Verhandlungen treten.

Die Inangriffnahme der Steinbrucharbeiten wird allerdings derzeit durch die ungünstigen Schneeverhältnisse und dauernden Fröste behindert. Trotzdem versucht die Bauverwaltung mit denselben nächste Woche zu beginnen. Das Arbeitsamt in Beraun wird um Zuteilung von 30 Fach- und Hilfsarbeitern angesucht werden.

Die fernmündliche Mitteilung des H.Referenten des Ministeriums für Verkehr u. Technik, dass für den gegenständlichen Stras-

senbau keine Triebstoffe weder für Beförderungs- noch für Manipulationszwecke in Steinbrüchen zugeteilt werden können , nimmt die Strassenverwaltung zur Kenntnis und wird danach ihre weiteren Dispositionen einrichten. Mit der Zuteilung von 300 Tonnen Kohle muss aber unbedingt gerechnet werden. / nach dem genehmigten Kostenvoranschlage.

Der Unterfertigte legt im amtlichen Wege die Ansuchen um Zuteilung von

a/ 500 m² Dachpappe
b/ 50 m³ Holz
c/ 2000 kg Eisen
dem Ministerium für Verkehr und Technik vor .

Prag, am 16. Feber 1942 .

Ing. J. Šebek e.h.

technischer Kommissär .

Ang 2B/2.42

135

IV. Bericht

über die Fortsetzung der Vorbereitungsarbeiten für die dringende Instandsetzung der Prptektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Die Ueberführung der einzelnen Bestnadteile der Baracken von Lan nach Lodenitz ist infolge der bestehenden starken Schneeverwehungen und grossen in Betracht kommenden Entfernungen derzeit sehr erschwert. Auch die Leistung des 5 Tonnen-Kraftwagens für Holzgasantrieb ist aus denselben Gründen wesentlich vermindert. Wie schon in dem Berichte vom 16.II.1942 gemeldet wurde, ist die Baracke in Kosolup fertiggestellt wordeh, eine Hälfte der Baracke in Lodenitz ist im Baue und das Aufstellen der zweiten Barackenhälfte bei Karlstein hängt von der Besserung der verschlechterten Fahrbarkeit der Strassen infolge der starken Schneeverwehungen wesentlich ab. Die zweite grosse Baracke in Lan wird in drei Teile zerlegt und zu jeder der aufzustellenden Barakken in Lodenitz, Kosolup und Karlstein wird je einer dieser Teile für Manipulationszwecke /Küche,Vorratskammer u.s.w./ beigestellt. Die Bauverwaltung verhandelt über die Miete eines zweiten Kraftwagens für Holzgasbetrieb. Mit der Fertigstellung der Einrichtungen für das Arbeitslager für 200 Mann ist binnen 4 Wochen zu rechnen, vorausgesetzt, dass sich die Schneeverhältnisse in der Folge nicht bessern sollten.

Die Bauverwaltung verhandelte am 19. und 20.Feber 1942 an Ort und Stelle mit folgenden Firmen:

1./ Die Betriebsleitung der Bergdirektion der Prager-Eisenindustriegesellschaft in Morschin erklärte sich bereit, den kleinen Steinbrecher samt Bedienung für elektrischen Antrieb und einer täglichen Leistung von 50 m³ Schotter unter Vorbehalt der Genehmigung der Generaldirektion der P.E.I.G. der Bauverwaltung zur Verfügung zu stellen. Hiemit wäre die Hälfte des Gesamtschotterbedarfes von etwa 8000 m³ /also 4000 m³,die durch den Steinbrecher erzeugt würden/ gesichert. Die Verbreiterung der Fahrbahn auf 5 m wird mit Makadam durchgeführt werden. Der Unterfertigte trat

diesbezüglich unmittelbar mit der Bergdirektion in Nutschitz als auch mit der Generaldirektion in Prag in fernmündlicher und schriftliche Verhandlungen.

2./ Der Betriebsleiter der Solway-Werke in Lodenitz gab unter Vorbehalt der Genehmigung der Generaldirektion die Zustimmung zur Vermietung eines verlassenen Steinbruches in der Nähe des eigentlichen Hauptwerkes an die Bauverwaltung zur Erzeugung von Bruchsteinmaterial unter Umständen auch zwecks Erzeugung handgeschlägelten Schotters. Die schriftliche Verhandlung mit dieser Firma ist im Gange . Hiemit dürfte der Bedarf an Bruchstein und Schotter für die Verlegungen /Korektionen/ gedeckt sein. Gegen den Anschluss an die elektrische Betriebsleitung der Solway-Werke als auch an die Pressluftleitung zwecks Antrieb der von der Bauverwaltung aufzustellenden Maschinen sind keinerlei Einwendungen vorhanden. Die Montagearbeiten am Anschluss an die elektrische Leitung müsste die Bauverwaltung selbst und mit eigenem Material durchführen, was allerdings die Beschaffung des notwendigen Montagematerials voraussetzt.

3./ Die Firma Prastav,Prag sicherte fernmündlich die Lieferung von etwa 2000 - 2500 m³ Schotter zu, falls keine unvorgesehenen Schwierigkeiten eintreten sollten. Die Abfuhr dieser Menge hätte allerdings mit den Befärderungsmitteln der Bauverwaltung zu erfolgen. Auch für diesen Fall sind die diesbezüglichen schriftlichen Verhandlungen im Gange.

Aus dem obenangeführten geht hervor,dass nunmehr die Zuteilung von Kohle für den Antrieb der Strassenwalzen unter Umständen auch eines Steinbrechers in Frage steht. Im Falle einer Verzögerung dieser Zuteilung würde sich die Instandsetzung der gegenständlichen Strasse lediglich auf Erd- und kleinere Arbeiten an Objekten und zur Sicherung des ungestörten Verkehrs beschränken.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen,dass alle bisherigen technisch-administrativen Vorarbeiten und Verhandlungen nicht in die geplante Baufrist von 100 Arbeitstagen fallen,da die eigentlichen Strassenbauarbeiten von diesen vorausgehenden notwendigen Massnahmen selbstverständlich abhängig sind und infolge ungünstiger Witterungsverhältnisse noch nicht in Angriff genommen werden konnten.

Prag,am 23. Feber 1942 .

Ing. Šebek

Ing.J. Šebek e.h.
techn.Kommissär .

mitg. 2./3.

V. Bericht

über die Fortsetzung der Vorbereitungsarbeiten für die dringende Instandsetung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karstein.

Der Bau der Hälfte der hölzernem Baracke in Lodenitz ist in Fortsetzung begriffen und steht vor ihrer unmittelbaren Vollendung .

Die Bestandteile der restlichen Hälfte dieser Baracke werden derzeit auf ihren neuen Bestimmungsort bei Karlstein abgeschoben.

Der Transport des angeführten Materials geschieht mit 2 5-Tonnen Kraftwagen auf Holzgasbetrieb.

Im übrigen wird auf den IV. Bericht vom 23.Februar 1942 verwiesen.

Die Besichtigung des Steinbruches der Bergdirektion des P.E.I.G. in Morschin ergab ein günstiges Ergebnis, wonach die Erzeugung der 4.000 m³ Sshhotter in 80 Arbeitstagen möglich erscheint. Sollten die nötigen Hilfsarbeiter durch das Arbeitsamt in Beraun zugeteilt werden, bestände kein Hindernis zur Inangriffnahme der Arbeiteh im besagten Steinbruch. Im der Bauverwaltung zu vermietenden Steinbruche der Solway-Emmm Werke weist die Lagerung des Gesteines derart starke Verwerfungen und Schichtverlagerungen auf, dass die Benützung sowohl des Kompressors als auch des Steinbrechers durch die hiedurch entstandenen Gesteinslockerungen überflüssig wäre . Aus diesem Grunde kann der Stein und Schotter zur Deckung des Verbrauches bei den Verlegungen von Hand aus erzeugt werden, was allerdings die Zuteilung einer entsprechenden Anzahl von Hilfsarbeitern erforderlich machen wird. Diesbezüglich werden die örtlichen Bauaufsichtsorgane bei dem erwähnten Arbeitsamte am 3. März 1942 vorsprechen.

Mit der Verlegung der Kreuzung bei Kosolup wird sofort nach der Schneeschmelze unter Zuhilfenahme von 60 bis 80 Arbeitern des Arbeitslagers begonnen werden . Zugleich werden den örtlichen Strassenwärtern je zwei Arbeiter zugeteilt werden, um die

138

Fhrbahn in der ganzen Länge des instandzusetzenden Abschnittes in einwandfreiem fahrbarem Zustande zu erhalten. Durch diese Massnahme strebt die Verwaltung dahin, allfälligen Verkehrsunfällen nach Tunlichkeit vorzubeugen.

Die Bergdirektion der P.E.I.G. in Nutschitz teilte der Landesbehörde in Prag mit, dass mit der Vollendung der Verlegung der Abschnittes bei dem Steinbruche in Morschin bis Ende Juni d.J. mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Eröffnung der neuen Saturationskalksteinlagerstätte gerechnet werden soll. Die genannte Bergdirektion brachte weiters den Wunsch zum Ausdruck, diese Verlegung bei Morschin durch die Bauverwaltung unter finanzieller Beihilfe der P.E.I.G. durchzuführen. Der von der Bergdirektion in Nutschitz mit der Durchführung der Verlegung betraute Baumeister konnte jedoch bisher, nach diesbezüglichen Angaben, aus Mangel an Arbeitskräften die Bauarbeiten an der Verlegung noch nicht in Gang bringen.

Die Bauverwaltung erwägt deshalb, im Bestreben noch vor der Schneeschmelze die nötigen Vorbereitungsarbeiten, namentlich in den Steinbrüchen, beginnen zu können, die Aufnahme von Hilfsarbeitern aus anderen polit. Bezirksbereichen in Böhmen. Diese würden in der soeben der Vollendung entgegensehenden Baracke bei Lodenitz, unter Umständen unmittelbar in Morschin untergebracht werden; es würde sich namentlich um Steinbrecher und um die mit Steinbrecherarbeiten vertraute Hilfsarbeiter in der Zahl von wenigstens 30 handeln.

Abschliessend meldet die Bauverwaltung, dass die durchschnittliche Höhe der Schneedecke, abgesehen von örtlichen über ein Meter hohen Schneeverwehungen auf der Strasse noch etwa 30 bis 50 cm beträgt. Die Temperatur schwankt zwischen -5 bis +5 Grad Cel. Der Boden ist noch bis auf eine Tiefe von etwa 60 bis 80 cm in starrem Zustande.

Prag, am 2. März 1942.

Ing. J. Šebek e.h.
technischer Kommissär.

6713

Mitg. 9. III.

VI. Bericht

über die Fortsetzung der Vorbereitungsarbeiten für die dringende Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Das Arbeitslagerheim :

a/ die Ubikation in Kosolup ist bis auf die Dachdeckung fertiggestellt . Am Anbau zur Baracke, der für die Vorbereitung der Verköstigung der Arbeitskräfte dient, wird derzeit gearbeitet.

b/ die Ubikation in Lodenitz ist so weit gediehen, dass lediglich nunmehr der Dachgiebel fertigzustellen ist.

c/ Mit dem Baue der Ubikation in Morschin wird derzeit begonnen.

Da diese Woche sämtliche Lastkraftwagen in Reparatur waren - es war nur ein Lastkraftwagen einen Tag hindurch in Betrieb - sah sich die Bauverwaltung veranlasst, mit der Firma Ing. Štěrba, Beraun , über die Fortsetzung der mit dem Aufstellen der Baracken verbundenen Arbeiten zu verhandeln. Die genannte Firma wird ab 9.März 1942 mit ihren Arbeitern und einem 7 T.- Lastkraftwagen mit Holzgasbetrieb an allen erwähnten Arbeiten teilnehmen. Unter Voraussetzung, dass auch beide Lastkraftwagen der Firma Ing. Horák die ganze nächste Woche ohne Unterbrechung betriebsfähig sein sollten, ist mit dem Ueberführen der Barackenbestandteile binnen 6 Tagen zu rechnen.

Die Lieferung von Dachpappe wurde an die Firma K.Dršata, Dachpappenfabrik bei Iglau, übertragen /1000 m²/ , welche diese Bestellung dem Amte des Herrn Reichsprotektors, Zentralstelle für öffentliche Aufträge mit dem Ansuchen um Bewilligung der Zuteilung dieses Materials vorgelegt hat.

Das Arbeitsamt in Beraun stellte über Ansuchen der Bauverwaltung die Zuteilung von 30 Hilfsarbeitern in Aussicht.

Die Prager - Eisenindustrie - Gesellschaft, Bergdirektion in Nutschitz gab mit dem Schreiben vom 28. Feber 1942

ihr Einverständnis , das bei dem Kalksteinbruch in Morschin gelagerte Haldenmaterial, als auch den Steinbrecher der Bauverwaltung zur Verfügung zu stellen. Die genannte Gesellschaft fordert hiebei die Einhaltung folgender, nach hiesigem Dafürhalten annehmbarer Bedingungen:

1/ für ein m³ abgenommenen Haldenmaterials ohne Rücksicht auf die Qualität wird 3.-K beansprucht.

2/ für die Abnahme des elektr.Stromes, für die Benützung der elektrischen Leitung und der Maschineneinrichtung, ferner für das von der Gesellschaft beizustellenden Schmiermaterial ~~für~~ wird die Bauverwaltung 10.- K pro Stunde zahlen. Sollte für die Bedienung der Brechanlage die Bedienungsmannschaft der Bergdirektion beigestellt werden, wird hierfür 8.50 K für eine Stunde Bedienung verlangt. Es stellt sich demnach die Miete der Brechanlage samt Bedienung auf 18.50 K / 1 Stunde, was mit Rücksicht auf die Zweckmässigkeit der gesamten Einrichtung als angemessen anzusehen ist.

Sowohl die ungünstigen Witterungsverhältnisse, als auch die schlechte Fahrbarkeit der Bezirksstrassen im Orte hielten während der vergangenen Woche an.

Prag, am 9. März 1942 .

Ing.J.Šebek e.h.
techn. Kommissär .

eing. 16.III.42 141

VII. Bericht

über die Fortsetzung der Vorbereitungsarbeiten auf der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Das Arbeiterheim :

a.) Die ~~Ubikation~~ Siedlung in Kosolup samt Anbau ist zum heutigen Tage fertiggestellt worden (kleinere Ergänzungsarbeiten sind noch durchzuführen).

b.) Sämtliche Bestandteile der Ubikation und des Anbaues in Lodenitz sind bereits aus "Pinie" angefahren worden. Der Bau dieser Ubikation ist ebenfalls abgeschlossen worden. Im Anschluss an diese Ubikation ist mit dem dazu gehörigen Anbau bereits begonnen worden.

c.) Die ~~Ubikation~~ Siedlung und der Anbau in Morschin sind bis auf den Anbau eines Dachgiebels fertiggestellt. Sämtliches Baumaterial ausser dem zu liefernden Holz und Eisen ist bereits angefahren worden.

Vergangene Woche waren 3 5-Tonnen Lastkraftwagen (ununterbrochen im Betrieb, sodass es gelang, alle nötigen Bestandteile der aufzustellenden Baracken an die Bestimmungsorte zu bringen.

Bis Ende März 1942 kann mit Bestimmtheit mit der Fertigstellung des ganzen Arbeiterlagers gerechnet werden, falls eine beschleunigte Zuteilung der bereits angeforderten Mengen an Eisen und Holz durchgeführt wird.

Das Arbeitsamt in Beraun hat bisher 8 Hilfsarbeiter zugeteilt, weitere Arbeitskräfte werden nach Bedarf fortschreiten aufgenommen werden.

Die ungünstigen Witterungsverhältnisse hindern weiterhin die Inangriffnahme der Bauarbeiten.

Prag, am 16.März 1942.

Ing.J. Šebek e.h.
techn.Kommissär

Mng 23/III 143

VIII. Bericht,

über die Fortsetzung der Vorbereitungsarbeiten bei der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz-Karlstein.

Der Bau des Arbeiterheimes steht vor seiner Vollendung. Es erübrigt sich nunmehr lediglich die Barackendächer mit Dachpappe zu bedecken und die Herstellung der zugehörigen Nebenanlagen wie Latrinen, Brunen u.s.w. durchzuführen.

6 Arbeiter samt den Strassenwärtern sind mit dem Abziehen des Kotes von der Fahrbahn beschäftigt. Ausserdem werden sämtliche nötigen Massnahmen zur Sicherung des anstandslosen Verkehrs getroffen werden.

Die gegenwärtigen Witterungsverhältnisse lassen die Vermutung zu, dass mit den Bauarbeiten anfangs April wird begonnen werden können.

Prag, am 23.März 1942.

Ing. Šebek e.h.
tech.Kommissär

30.3.42 144

IX. Bericht

über die Fortsetzung der Vorbereitungsarbeiten auf der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II. Klasse Lodenitz - Karlstein.

Der Bau des Arbeiterheimes ist bis auf den im VIII Berichte erwähnten Ueberzug der Barackendächer mit Dachpappe vollendet. Mit der Abteufung des Brunnens in Kosolup wurde bereits begonnen und in einer Woche ist mit Rücksicht auf die Ergiebichkeit des örtlichen Grundwassers mit der Fertigstellung des Brunnens zu rechnen.

In der Steinbrecheranlage der Prager Eisen-Industrie - Gesellschaft in Morschin sind die nötigen Vorarbeiten für die Inangriffnahme der Schotterbrechung durchgeführt worden.

Das Arbeitsamt hat in der vergangenen Woche 25 Arbeiter zugeteilt, so dass sich die Gesamtzahl (Nichtjuden) der auf dem Baue beschäftigten Arbeiter auf 29 erhöht hat-.

Für den Baubeginn am 10. April 1942 sind bereits - unter der Voraussetzung der Zuteilung von in den Baracken unterzubringenden 75 Arbeitern - alle notwendigen Massnahmen getroffen worden.

Prag, am 30. März 1942.

Ing. J. Šebek e.h.
techn. Kommissär.

Ing. 9.4.42 145

X. Bericht

über die Fortsetzung der Vorbereitumgsarbeiten für die dringende Instandsetzung der Protektoratsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein.

Mit Rücksicht darauf, dass sich die Lieferung der Dach - pappe verzögerte, konnten die Dächer der Baracken des Arbeiterheimes nicht völlig bedeckt werden, Trotz dieses Umstandes sind sämtliche Baracken anstandslos bewohnbar.

Auf dem eigentlichen Strassenbau sind derzeit 26 Arbeiter in folgender Einteilung beschäftigt :

1./ Im Kalksteinbruche der P. E. I. G. in Morschin wird derzeit bruchfester Kalkstein für die Schotterquetsche aus dem Steinhaldenmaterial aussortiert.

2./ Im Steinbruche der Solvay-Werke wird Bruchstein gewonnen.

Aus diesen beiden Steinbrüchen wird nur der Bedarf für die nächste Umgebung dieser Steinbrüche gedeckt werden. Ansonsten gelang es der Bauverwaltung den gesamten Schotterbedarf von den Firmen „ Prastav" und „Petzold" zu decken, sodass die Steinbrecher-arbeiten auf ein Mindestmass beschränkt sein werden. Dadurch werden die Arbeitskräfte aus beiden angeführten Steinbrüchen freigemacht werden können.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Strassenkrone eine Breite von 6 M und die Fahrbahnbreite 5 M betragen ~~xxxx~~ soll, beabsichtigt die Bauverwaltung die 0,5 M breiten Bankette mit Abfall-material aus dem Steinbruche „Prastav" zu befestigen. Dieses Ma - terial steht der Bauverwaltung in genügender Menge zur Verfügung.

Nach der Berechnung der Bauverwaltung wird der Gesamtbe - darf an Schotter 6.000 m³, an Bruchsteinabfall 3.000 m³ und an Sand für das Walzen 2.000 m³ betragen. Mit dem Aufreissen der Fahrbahn mittels Walzenbetrieb kann in der zweiten Hälfte Aprils gerechnet werden, falls die nötige Kohle zugeteilt wird. Im Monate Mai werden 2 Walzen, im Juni und Juli 4 Walzen eingesetzt werden. Der Gesamt - bedarf an Kohle wird sich auf 150-180 Tonnen -je nach der Qualität der Kohle - belaufen.

Das Anfahren der Gesamtmenge Der Baumaterialien von 11.000 m³ setzt eine Leistung von 70 Arbeitstagen mit Inanspruchnahme von 6 Lastkraftwagen auf Holzgasbetrieb voraus /Tragfähigkeit 5 Tonnen/.

Prag, am 7. April 1942.

Ing. J. Šebek, e.h.
techn. Kommissär d. L. B.

146 Ainz. 20/4. V2 146

XII. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz- Karlstein.

Die Unterbringung von 200 jüdischen Arbeitern wurde mit einigen Einrichtungsprovisorien sichergestellt. Es bleibt nunmehr die Brunnenanlage in Kosolup zu beenden und eine ähnliche Anlage bei Lodenitz herzustellen. Unterdessen werden die Arbeiter mit Trinkwasser aus den anliegenden Ortschaften mittels fahrbaren Wassereimern versorgt.

Es wird derzeit an der Verlegung der Strasse bei Kosolup gearbeitet, desweiteren ist die Schottererzeugung in den Steinbrüchen bei Morschin /PEIG/ und in Lodenitz /Solvay-Werke/ im Gange.

Die programmässige Fortsetzung aller Bauarbeiten leidet unter dem Mangel an Beförderungsmitteln aller in Betracht kommenden Arten. Pferdegespänne sind derzeit zu Feldarbeiten herangezogen worden und der Bauverwaltung ist es trotz eifrigster Bemühung bisher nicht gelungen, die nötige Anzahl von Lastkraftwagen auf Holzgasbetrieb aufzutreiben. Während der letzten Woche war kein Lastkraftwagen beim Baue in Betrieb. Die Firma Ing. Bražák, Prag-XII wird voraussichtlich noch im Laufe dieser Woche für den Bau einen Lastkraftwagen für Holzgasantrieb /Tragfähigkeit 5 Tonnen/ zur Verfügung stellen.

Prag, am 20.April 1942.

Ing. J. Šebek e.h.
techn.Kommissär.

mitg 27.4.42
147

XIII. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetung der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig an 200 Juden eingestellt und 30 Zivilarbeiter beschäftigt. Eine entsprechende Unterbringung der Juden ist durch Mangel an Stroh, Strohsäcke und Dachpappe derzeit etwas erschwert; Die Mängel werden jedoch in der nächsten Zeit voraussichtlich beseitigt werden können.

An der Verlegung bei Kosolup arbeiten 80 Arbeiter.

Im Steinbruche der Sowaj-Werke wurde bisher gegen 250 m³ Schotter von Hand aus erzeugt.

Im Steinbruche der P.E.I.G. bei Morschin wurden über 300 m³ Schotter maschinell erzeugt. Aus den Steinhalden bei diesem Steinbruche sind 60 Arbeiter mit dem Sortieren des für den Bau gegigneten Steines, sowohl für Sturzpflaster, als auch für Schottererzeugung beschäftigt. Diese 60 Arbeiter sollten ursprünglich bei den Korrektionsarbeiten im Abschnitte Karlstein - Morschin eingestellt werden, was jedoch mit Rücksicht auf die in der Umgebung Karlsteins sich befindlichen, seitens des Denkmalamtes unter Schutz gestellten Werte, unmöglich gemacht wurde.

Die Bauverwaltung forderte schriftlich 16, und fernmündlich etwa 10 Autounternehmerfirmen auf, ihre Lastkraftwagen auf Holzgasbetrieb der Bauverwaltung zum Schotteranfahren zur Verfügung zu stellen, so dass angenommen werden kann, dass die notwendige Anzahl Lastkraftwagen auf Holzgasbetrieb ~~in~~ wird in Betrieb gestellt werden können. Die Firma Ing. Pražák hat ihren 5 Tonnen Lastkraftwagen der Bauverwaltung bereits zur Verfügung gestellt.

Unter der Voraussetzung, dass die nötige Menge Kohle rechtzeitig zugeteilt und die nötige Anzahl von Lastkraftwagen aufgetrieben werden wird, wird es möglich sein, die gestellte Frist bis zum 15. Juli 1942 zur Herstellung der Fahrbahn, jedoch ausser der Durchführung aller Nebenarbeiten, einzuhalten.

Prag, am 27. April 1942 .

Ing. J. Šebek, e.h.
techn. Kommissär.

875.82

148

XIV. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein.

190

Auf dem Baue sind gegenwärtig an 200 Juden und 30 Zivilarbeiter beschäftigt. 6 jüdische Arbeiter mussten teils krankheitshalber teils wegen körperlichen Unfähigkeit für schwere Arbeit weggeschickt werden. Zahlreiche weitere Entlassungen werden folgen.

An der Verlegung bei Kosolup arbeiten 80 Arbeiter. Auf der Begradigung des Abschnittes unterhalb der Drahtseilbahn arbeiten 40 Mann.

Im Steinbruche der P.E.I.G. bei Morschin wurden über 500 m^3 Schotter maschinell erzeugt. Aus den Steinhalden bei diesem Steinbruche sind 60 Arbeiter mit dem Sortieren des für den Bau geeigneten Steines, sowohl für Sturzpflaster, als auch für Schottererzeugung beschäftigt. Im Steinbruche der Solvay - Werke wurden bisher gegen 450 m^3 Schotter von Hand aus erzeugt. Mit dem Anfahren von Schotter auf die Strasse im Abschnitte bei Morschin wurde bereits begonnen. Die Firma Prastav hat den Beginn der Schotterlieferung für den 4. Mai 1942 zugesagt. Es werden täglich gegen 30 bis 45 m^3 Schotter geliefert werden. Die Bauverwaltung hat sich mit der Firma Ing. E. Štěrba, Beraun, bezüglich Schotterlieferung mit deren eigenen Lastkraftwagen ins Einvernehmen gesetzt.

Bei den Vorbereitungsarbeiten der Makadamsteine in den Steinhalden der Firma Prastav sind 5 Arbeiter beschäftigt.

Da die Feldarbeiten bereits abgeschlossen sind, kann mit der Miete von etwa 25 Fuhrwerken für Schotterlieferung gerechnet werden. Bisher wurde uns kein Lastkraftwagen für Holzgasantrieb zur Verfügung gestellt.

Bei der Firma Ing. Pražák wird heute eine Dampfwalze übernommen.

Die Bezirksbehörde, technische Abt. in Beraun hat der Bauverwaltung ein Motorrad mit Beiwagen zur Verfügung gestellt; die genannte Behörde hat die Zuteilung von 10 l Benzinn monatlich zugesagt. Sollte die versprochene Zuteilung nicht verwirklicht werden, wird das besagte Motorrad der Bezirksbehörde in Beraun zurückgestellt werden.

Die Lieferung von Dachpappe zur Deckung der aufgestellten Barracken konnte trotz zahlreichen Urgenzen nicht erreicht werden.

Prag, am 4. Mai 1942.

Ing. J. Šebek e.h.
techn. Kommissär.

Ing. Mr. Čz

149

XV. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektorarsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein .

Auf dem Bau sind gegenwärtig 30 Zivilarbeiter und an 200 Juden beschäftigt. Ungefähr 50 Juden mussten teils krankheitshalber, teils wegen körperlicher Untauglichkeit für schwerere Arbeit entlassen werden .

Erdarbeiten :

a/ Verlegung der Strasse bei Kosolup . . . . . 80 Arbeiter
b/ Begradigung der Strasse in der Nähe der Drahtseilbahn bei Lodenitz . . . . . 40 "
c/ Verbreiterung der Fahrbahn vor Morschin . . . . . 15 "

Schottererzeugung :

a/ Im Steinbruche der P. E. I. G. bei Morschin wurde maschinell an 700 m³ Schotter erzeugt.
b/ Im Steinbruche der Solvay - Werke von Hand aus an 600 m³.
c/ Der Schotter von der Firma Prastav wird bereits angeliefert .

Auf dem Baue sind vergangene Woche 1 Lastkraftwagen ab 5./5. 1942, 1 Lastkraftwagen ab 6./5. 1942 und 1 Lastkraftwagen ab 7./5. 1942 im Betriebe gewesen . Es wurde ausser dem nötigen Inventar für den Bau an 500 m³ Schotter auf die Strecke angefahren. Auf der Baustelle liegt demnach zusammen mit den, vom Bezirke Beraun angelieferten 400 m³ im Ganzen an 1.000 m³ Schotter . Der Bauverwaltung stehen ab 11./5. 1942 weitere 2 Lastkraftwagen auf Holzgasantrieb zur Verfügung, sodass diese Woche auf dem Baue insgesamt 5 Lastkraftwagen im Betriebe sein werden.

Ausserdem waren auf dem Baue 6 Fuhrwerke mit der Materialverführung beschäftigt.

Die Deckung der Baracken mit Dachpappe wird bereits durchgeführt.

An der Absteckung und Reinigung der Umgebung in der Steigung bei Karlstein wird im Sinne der, von der Kommission am 4./5. 1942 erteilten Weisungen, gearbeitet .

Prag, am 11. Mai 1942 .

Ing. J. Šebek, e.h.
techn. Kommissär

Ich bitte das Gesuch der Landesbehörde vom 28./4. 1942, Zl. VIII-Ui-969/40 ai 1942, an den Herrn Beauftragten für Mineralölwirtschaft /: Ing. Svatosch, Fernruf 318-24 :/ um Freigabe der Öl- und Schmierfettrovräte der Fa Ing. Prosek, Prag XII, unterstützen zu wollen.

Eing. 18/5.

150

XVI. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instand - setung der Protektoratsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein .

Auf dem Baue sind gegenwärtig 30 Zivilarbeiter und 250 Juden beschäftigt .

Erdarbeiten :

a/ Verlegung der Strasse bei Kozolup . . . . . 70 Arbeiter
b/ Begradigung der Strasse in der Nähe der Drahtseil - bahn in Lodenitz . . . . . 52 "
c/ Verbreiterung der Strasse vor Morschin . . . . . 40 "

Schottererzeugung :

a/ Steinbruch der P.E.I.G. - maschinelle Erzeugung .... 18 "
Wöchentliche Leistung 250 m³
b/ Steinbruch Solvay - Werke - Erzeugung von Hand aus . 40 "
Wöchentliche Leistung 120 m3.

Verschiedene Arbeiten :

a/ Vermessung . . . . . 6 "
b/ Reinigung der Böschungen in Karlstein . . . . . 9 "
c/ Sortieren der Steine bei dem Prastav-Steinbruche . . 11 "
d/ " " " aus den Steinhalden der P.E.I.G 12 "
e/ Aufladen und Ausladen der Lastkraftwagen . . . . . .Rest .

Schotterlieferung :

Auf dem Baue waren vergangene Woche 5 Lastkraftwagen auf Holzgasantrieb in Betrieb . Es wurden aus dem PEIG-Steinbruche 545m3 aus dem Prastav-Steinbruche 250 m3 und aus dem Solvay-Steinbruche 185 m3, d.s. insgesamt 980 m3 angefahren. Auf der Baustelle liegt demnach zusammen mit den,vom Bezirk Beraun angelieferten 400 m3, im ganzen an 2.000 m3 Schotter. In den Steinbrüchen wird seit voriger Woche doppelschichtig gearbeitet, um die Leistung wesentlich zu steigern. Die Bauverwaltung hat 60 Stunden wöchentliche Arbeitszeit angeordnet.

Ausserdem waren auf dem Baue 18 Pferdefuhrwerke mit der Materialverführung eingestellt.

Am 18.V.1942 wird mit dem Aufreissen und der Herstellung der Planie im Abschnitte Karlstein - Morschin begonnen werden.

Prag am 18. Mai 1942 .

Ing. J. Šebek , e.h.
techn.Kommissär .

ein. 26/5.
151

XVII. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instand - setzung der Protektoratsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 30 Zivilarbeiter und 250 Juden beschäftigt.

Hinsichtlich der Art und Weise der durchzuführenden Arbeiten und der Zahl der dabei beschäftigten Arbeiter wird auf den XVI. Bericht vom 18. Mai 1942 verwiesen.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 5 Lastkraftwagen auf Holz - gasantrieb im Betriebe. Es wurden aus dem Steinbruche

a/	Der P.E.I.G.	230 m3
b/	der Solvay-Werke	140 m3
c/	der Fa Prastav	320 m3
d/	der Fa Petzold	20 m3
	insgesamt m3	710

Schotter angefahren. Auf der Baustelle liegt demnach im Ganzen 2.710 m3. Ausserdem wurden aus dem Steinbruche der P.E.I.G. 110 m3 Sturzpflaster angefahren.

Die Kohlenwirtschaftstelle für Böhmen und Mähren, Prag II., Fernruf 513-51, 553-60, hat der Bauverwaltung die angeforderten 30 Tonnen Kohle aus der Kohlengrubbe in Lisek bei Beraun zugeteilt; die Qualität dieser Kohle ist jedoch derart minderwertig, dass deren weiterer Verbrauch die Nichteinhaltung der festgesetzten Frist zum 15. Juli 1942 sicher zur Folge haben müsste /grosse Steigungen/. Die Bauverwaltung hat zur Probe 50 q dieser minderwertigen Kohle von der genannten Kohlengrube abgenommen und der mit diesem Material angestellte Versuch hat jedoch das denkbar schlechteste Ergebnis gezeitigt. Ich bitte daher, die Abänderung der Kohlenzuteilung in dem Sinne veranlassen zu wollen, dass entweder Schwarzkohle aus Kladno oder aus Radnitz bei Pilsen zugeteilt wird. In beiden Fällen würde die zuzuteilende Menge mit den auf dem Baue sich befindlichen Lastkraftwagen auf Holzgasantrieb zugeführt werden, sodass ein Waggonsbedarf entfallen würde. Von dem angeforderten Gesamtbedarf von 80 Tonnen Schwarzkohle könnten gegebenenfalls auch 30 Tonnen Koks zugeteilt werden.

Mit den Walzungsarbeiten wird am 1. Juni 1942 begonnen werden

Ich bitte um Weisungen, bis zu welcher maximalen Steigung die Oberflächenteerung verwirklicht werden soll /erfahrungsgemäss bis zu 5 v.H./.

Prag, am 26. Mai 1942.

Ing. J. Sebek, e.h.
tech. Kommissär

1. Bemerkt: Nach Rücksprache mit dem Ref. der Kohlenwirtschaftsstelle Prag werden heute 20 t. Klodnaer Kohle bewilligt, die noch in diesem Monat abgeschoben sind. Sicher ist bei Bemerkung

2. z. A. 27/5 R.

OKR. Urban Jüngstb 152

XVIII. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 30 Zivilarbeiter und 250 Juden beschäftigt.

Hinsichtlich der Art und Weise der durchzuführenden Arbeiten und der Zahl der dabei beschäftigten Arbeitern, wird auf den XVI. Bericht vom 18.Mai 1942 verwiesen. Die Herstellung des Planums in der Umgebung von Karlstein ist im Gange.

Auf dem Baue waren vergangene Woche nur 4 Lastkraftwagen auf Holzgasantrieb im Betriebe.

Es wurden aus dem Steinbruche

a/ der P.E.I.G.	.....	220 m³
b/ der Solvay-Werke	.....	100 m³
c/ der Firma Prastav	.....	320 m³
Insgesamt	.....	640 m³ Schotter angefahren.

Auf der Baustelle liegen demnach 3.350 m³ Schotter. Die Firma Petzold installiert derzeit einen Steinbrecher, sodass mit der Lieferung von normiertem Schotter innerhalb 14 Tagen zu rechnen ist. Die Lieferung von Schotter ist, falls keine unvohergesehenen Umstände eintreten, durch die 3 obenangeführten Steinbrüche gesichert. Als Reserve stehen die Steinbrüche der Firmen Petzold und Ing. Štěrba, Beraun, zur Verfügung. Ich bitte die Eröffnung des Steinbruches der Firma Ing. Štěrba, Beraun, auf einen Monat /Juni 1942/, zwecks Lieferung des dringend nötigen Bausteines /Diabas/ für Mauerwerk laut hiesigem Ansuchen veranlassen zu wollen. /Fernruf 620-44 Klappe 240/. Ansonsten müsste statt des projektierten Steinmauerwerkes Betonmauerwerk in Frage kommen.

1. Bemerkung: der Antrag auf Öffnung des fraglichen Steinbruchs ist RR Kohlmann nicht bekannt. Die Sache wird in Min. f. V.u.A. von OKR. Urban bearbeitet. Kohlmann erklärte es habe sich bei allen bisherigen Anträgen bisher ergeben, daß das Material aus einem anderen Bruch ohne besondere Schwierigkeiten beschafft werden könnte. Es habe Herrn Min Rat Seiler

152a

aufgefordert, die Verhandlungen mit Urban selbst zu Ende zu führen und zu berichten, falls von besonderen Schwierigkeiten umstanden sollte.

2 Zitat

20/6 R.

XVIII. B e r i c h t

Über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der Wohnanlagen Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 30 Zivilarbeiter und 250 Juden beschäftigt.

Hinsichtlich der Art und Weise der durchzuführenden Arbeiten und der Zahl der dabei beschäftigten Arbeitern, wird auf den XVI. Bericht vom 18.Mai 1942 verwiesen. Die Herstellung des Planums in der Umgebung von Karlstein ist im Gange.

Auf dem Baue waren vergangene Woche nur 4 Lastkraftwagen auf Holzgasantrieb im Betriebe.

Es wurden aus dem Steinbruche

a\ der P.E.I.G.	220 m³
b\ der Solvay-Werke	100 m³
c\ der Firma Prasty	320 m³
Insgesamt	640 m³ Schotter angefahren.

Auf der Baustelle liegen demnach 7.350 m³ Schotter. Die Firma Petzold installiert derzeit einen Steinbrecher, sodass mit der Lieferung von normiertem Schotter innerhalb 14 Tagen zu rechnen ist. Die Lieferung von Schotter ist, falls keine unvorhergesehenen Umstände eintreten, durch die 3 obenangeführten Steinbrüche gesichert. Als Reserve stehen die Steinbrüche der Firmen Petzold und Ing. Štěrba,Beraun, zur Verfügung. Ich bitte die Erörterung des Steinbruches der Firma Ing. Štěrba, Beraun, auf einen Monat \Juni 1942\, zwecks Lieferung des dringend nötigen Bausteines \Diabas\ für Mauerwerk laut hiesigem Ansuchen vertagen zu wollen. \Ferner 620-44 Klappe 240\. Ansuchen müsste statt des projektierten Steinmauerwerkes Betonmauerwerk in Frage kommen.

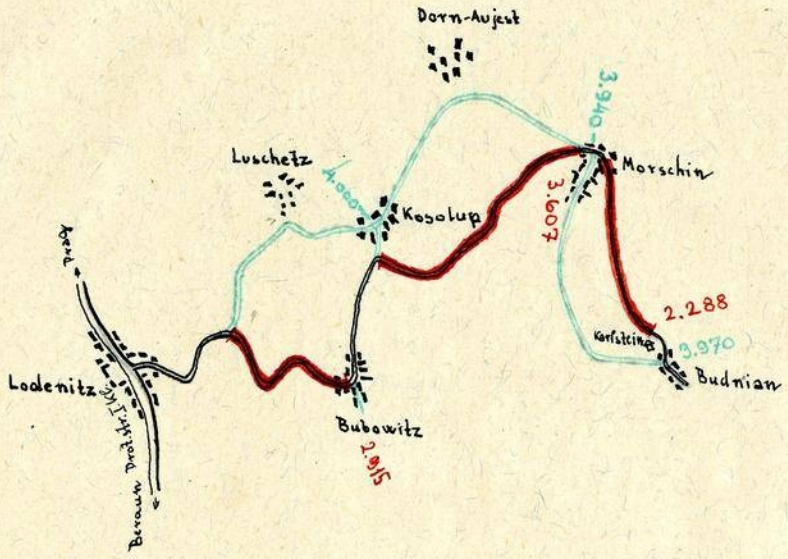
Anl. 1/6. 153

Sperrung

der Protektoratsstrase II.Kl. Lodenitz - Karlstein

Sperrstrecke — Umleitung

Skizze 1:75.000



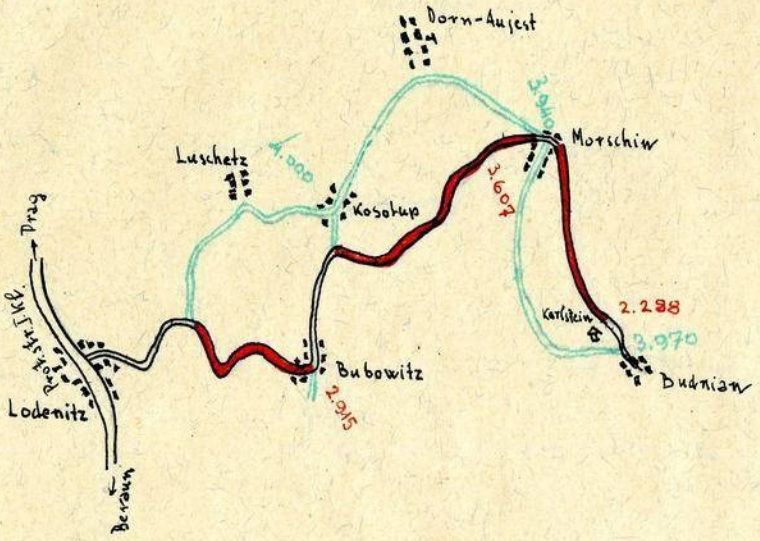
Länge der Umleitung 11,91 km — Länge der Sperrstrecke 8,81 km

Sperrung

der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz - Karlstein

Sperrstrecke — Umleitung

Skizze 1:75.000



Länge der Umleitung 11,91 Km — Länge der Sperrstrecke 8,81 Km

Der ursprünglich geplante Termin für Beginn der Walzungsarbeiten musste infolge Verzögerung der Kohlenlieferung auf den 5. Juni 1942 verschoben werden.

Das Oberlandratsamt in Kladno hat die Zuteilung von 3 bis höchstens 4 Waggons Kladnauer Schwarzkohle zugesichert. Ueber die Bewilligung der Abnahme von Brennholz von der Forstverwaltung in Neuhütten hat die Bauverwaltung mit der Forstdirektion in Prag diesbezügliche Einvernehmen getroffen.

Das Oberlandratsamt in Kladno hat heute 3 Lastkraftwagen auf Holzgasantrieb der Bauverwaltung zugeteilt. Vergangene Woche war noch auf dem Baue ein Sentinel auf Dampfantrieb im Betriebe.

Ueber die Lieferung von Chlorkalcium zur Staubekämpfung wird verhandelt.

Prag, am 1. Juni 1942 .

Ing.J.Šebek, e.h.
techn. Kommissär .

Eing 8/6.42 156

XIX. Bericht

über die Fortsetzung der Bauaerbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 30 Zivilarbeiter und 270 Juden beschäftigt. Es wurde um Zuteilung von 80 Juden angesucht. 50 von denselben würden in einer Scheune in der Gemeinde Kosolup unter-gebracht werden. Diese Scheune ist in isolierter Lage, sodass der Gemeinde Kosolup kein Kontakt möglich ist.

Erdarbeiten :

1) Verlegung der Strasse bei Kosolup	70 Arbeiter
2) Begradigung der Strasse bei Lodenitz	68 Arbeiter
3) Korektion bei Morschin	35 - " -
4) Korektion bei Karlstein	30 - " -

(die Korektion bei Kosolup wird Ende Juni 1942, die Korektion bei Lodenitz Ende dieser Woche fertig sein)

Schottererzeugung :

1) Steinbruch der PEIG	35 Arbeiter
2) Steinbruch der Solway-Werke	14 -"-
3) Walzung bei Bubowitz	25 -"-

Verschiedene Arbeiten :

1) Vermessung	6 Arbeiter
2) Sortieren der Steine bei PEIG	4 -"-
3) Auf- und Ausladen der Lastkraftwagen	Rest

Auf dem Baue waren vergangene Woche 6 Lastkraftwagen und 16 Pferdefuhrwerke in Betrieb. Es wurden aus dem Steinbruche

1) der PEIG	280 m3
2) der Fa Prastav	450 m3
3) der Solway-Werke	130 m3
insgesamt	860 m3 Schotter angefahren.

Auf der Baustelle liegt demnach 4.200 m3 Schotter. Die Firma Petzold liefert vereinzelt Sturzpflaster und Abfalstein für den Abschnitt bei Karlstein. Bei der wöchentlichen Leistung von etwa 800 m3 Schotter wird der gesamt Bedarf von etwa 7.200 m3 Schotter in 4 Wochen angefahren werden. Ausserdem wurden vergangene Woche 120 m3 Pcklagenmaterial angefahren.

Die Walzungsarbeiten wurden am 4.VI.1942 in Angriff genommen. Vorläufig wurde in den Steigungen, in denen ein Teeranstrich nicht in Frage kommt, gewalzt. Durch Walzung der Fahrbahn mit einer 18 Tonnen-Walze wurden einige untragfähige Stellen festgestellt. (Der Strassenkörper liegt auf einem Letten). An diesen Stellen werden die Gräben soweit als möglich vertieft werden und fals sich ein genügendes Gefälle ergeben sollte, werden ausserdem in die Grabensohle Entwässerungsschlitze angelegt werden. (Am 4.VI.1942 bliebt die Dampfwalze bei Kosolup in der mit Sturzpflaster versehenen Fahrbahn stecken,)

Die ganze Strecke wurde seit vielen Jahren wahrscheinlich nicht gewalzt und scheint einen schlechten und untragfähigen Unterbau aufzuweisen, sodass die Dauerhaftichkeit des geplanten Teeranstriches nicht gesichert werden kann. Ich beantrage daher die instandzusetzende Strecke normal voll auszuwalzen und für die Staubfreiheit der Fahrbahn während der Sommerzeit durch Chlorcalcium zu-

sorgen.

Dem Eigentümer der Mühle in Lodenitz wurde ein Elektromotor als Ersatz für Wasserantrieb zur Verfügung gestellt, und dem Betrieb bei Umbau des Durchlasses über den Mühlgraben nicht zu stören, sodass diese Woche mit dem Baue des besagten Durchlasses begonnen werden kann.

Prag, am 8.Juni 1942.

Ing.J.Šebek, e.h.
techn.Kommissär.

159

f 15.6

XX. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrassen II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 45 Civilarbeiter und 190 Juden beschäftigt. Ich bitte die Zuteilung von den angeforderten 80 Juden zu beschleunigen. Am heutigen Tage kommen 30 Juden in die Arbeit. Das Abschicken der eingearbeiteten jüdischen Arbeiter vom Baue hindert das programmässige Fortschreiten der Bauarbeiten.

Einteilung der Bautätigkeit :

1./ Lodenitz- Begradigung	60	Arbeiter
2./ Bubowitz- Walzung-Steinbruch	42	"
3./ Kosolup - Verlegung	48	"
4./ Morschin- Walzung - Steinbruch	64	"
5./ Karlstein - Herrichtung der Planie	21	"
Insgesamt	235	Arbeiter

Auf dem Baue waren vergangene Woche 9 Lastkraftwagen und 20 Fuhrwerke im Betrieb. Es wurden aus dem Steinbruche

1./ der PEIG	290	m³
2./ der Solway-Werke	95	"
3./ der Fa. Prastav	400	"
4./ der Fa. Petzold	55	"
5./ Rybář	10	"
Insgesamt	850	m³ Schotter und

90 m³ Packlagestein angefahren. Auf der Baustelle liegt demnach 5.050 m³ Schotter.

Es wurden bisher im ganzen 900 laufende Meter fertiggewalzt.

Bemerkt: Nach Rücksprache mit Herrn Direktor bestätigt keine Bedenken, die Umlegungsarbeiten am Kreisbaue der PEIG im Rahmen der örtlichen Bauaufsichtsbehörde durchzuführen. Sicher ist entsprechend verständlich 22/6 Kl.

159a

a 19.6 sind noch. 20 t zugeteilt worden.
20/6 R.

Ich bitte dringend die Zuteilung von weiteren 4 Waggons Kladner Schwarzkohle für den Monat Juni 1942 beim Referenten für Kohlenzuteilung am Oberlandratsamt in Kladno fernmündlich zu veranlassen. Diese Woche werden auf dem Baue 5 Dampfwalzen in Betrieb sein.

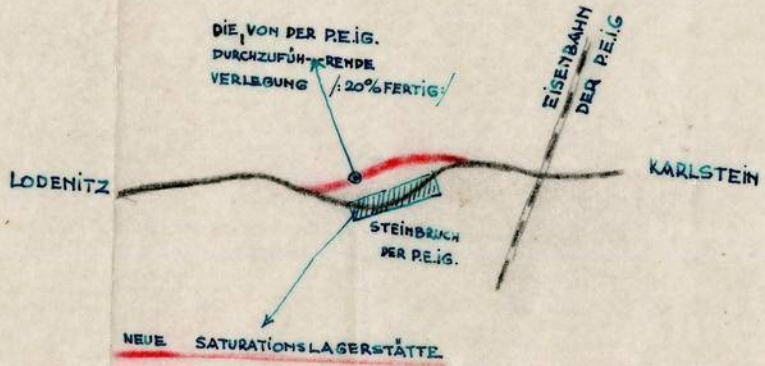
Der Vertreter der Firma Biesterfeld, Hamburg, teilte anher mit, dass das Lager an Chlorkalcium in Prag völlig erschöpft ist und das der Versuch wird angestellt werden, die bestellten 10 Tonnen Chlorkalciumschuppen in möglichst kurzer Zeit zu beschaffen.

Ich lege in Abschrift das Schreiben der Prager-Eisen-Industrie-Gesellschaft vom 29. Mai 1942 zur beschleunigten Erledigung vor. Ich beantrage, die Baubewilligung zur Fortsetzung der Bauarbeiten an der, in eigener Regie der PEIG durchzuführenden Verlegung bei Morschin mit Hinweis auf die Kriegswichtigkeit des genannten Unternehmens /Erzeugung von Saturationskalkstein für Eisenerzeugung/ im kurzem Wege erteilen zu wollen.

Prag, am 15. Juni 1942.

Ing. J. Šebek, e.h.
techn. KOmmissär.

160


DIE VON DER P.E.iG.
DURCHZUFÜHRENDE
VERLEGUNG
(20% FERTIG)
EISENBAHN
DER P.E.iG
LODENITZ
KARLSTEIN
STEINBRUCH
DER P.E.iG.
NEUE SATURATIONSLAGERSTÄTTE

A b s c h r i f t.
mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

161

Prager-Eisenindustrie-Gesellschaft. Nutschitz am 29.Mai 1942.
Bergdirektion Nutschitz.

/: Eingelangt am 13/6. 1942 :/

An die
Landesbehörde
in P r a g.

Gegenstand - Verlegung eines Teiles der Bezirksstrasse Kosolup-Morschin.

Wie aus der mit Ihnen geführten Vorkorespondenz bekannt ist,haben wir im Frühjahr mit der Verlegung eines Teiles der Bezirksstrasse im Abschnitte Kosolup - Morschin im polit.Bezirke Beraun begonnen. Die Arbeit an der Verlegung dauerte bis zum 4.Mai 1942, an welchem Tage sie infolge des allgemeinen Bauverbotes eingestellt werden musste. Wir haben bei den zuständigen Amtsstellen um die Bewilligung ersucht, die begonnene Verlegung des gegenständlichen Abschnittes der Bezirksstrasse vollenden zu dürfen. Die Erledigung dieses Ansuchens blieb bisher aus.

Da wir nun sehen, dass die Landesbehörde an der Herrichtung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein, zu deren Teil auch der von uns zu verlegende Abschnitt Kosolup-Morschin gehört, ohne Unterbrechung weiterarbeitet, kann es vorkommen, dass die Ihrerseits durchgeführte Instandsetzung der genannten Bezirksstrasse früher fertig wird, bevor die Prager-Eisenindustrie-Gesellschaft die Bewilligung erwirkt, die Verlegung des vorbezeichneten Abschnittes der Strasse Kosolup - Morschin zu Ende zu führen.

Ferner teilen wir mit, dass die Ausbeutung des Kalksteinlagers, das sich unter dem zu verlassenden Abschnitt der Bezirksstrasse befindet, schon in den heurigen Sommermonaten dringend sein wird, sodass es geschehen kann, dass die instandgesetzte Protektoratsstrasse Lodenitz - Karlstein im Abschnitte Kosolup-Morschin auf eine Länge von 500 m aus dem Grunde unterbrochen

16/a

sein wird, daß der Bau der Strasse infolge des allgemeinen Bauverbotes ruhen musste.

Wir bringen Ihnen diesen Umstand zur Kenntnis und ersuchen Sie uns mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser Strasse bei den zuständigen Amtsstellen die Bewilligung zu erwirken, den begonnenen Strassenbau Kosolup - Morschin fortsetzen zu dürfen.

Stampiglie : -
Bergdirektion
der Prager-Eisenindustrie-Gesellschaft
in Nutschitz.

gez. P o t y š , e.h.

Für die Richtigkeit der Abschrift:

Bericht

über den Stand der jüdischen Arbeiter auf der Strasse

Lodenitz - Karlstein.

Beschäftigt in der Woche	Stand der jüd.Arbeiter
vom 10.IV.bis 14.IV.	73
" 21.IV.	213
" 28.IV.	190
" 4.V.	190
" 13.V.	180
" 16.V.	278
" 23.V.	273
" 30.V.	228
" 6.VI.	220
" 13.VI.	220 (hievon 30 in der Küche, Erkrankt u.dgl. verbleiben also 190 auf dem Baue)

Von den eingesetzten jüdischen Arbeitern mussten während des Baues 57 Juden krankheitshalber entlassen werden, ausserdem wurden noch weitere 36 eingearbeitete jüd.Arbeiter seitens der zuständigen Stellen zum Abtransportieren (Auswanderung) beordnet und vom Baue abgerufen.

Das Abkommandieren solcher grosser Anzahl eingearbeiteten Arbeitskräften behindert die rechtzeitige Beendigung des Baues.

Die Landesbehörde hat deswegen mit der Zahl 969/77 ai 1942-Abt. VIII-C 1 vom 8.Juni 1942 um Zuteilung weiterer 80 jüdischen Arbeiter beim Arbeitsamte in Prag XVI.-Smichow, Holarstrasse 19 angesucht, wie folgt :

(Abschrift des erwähnten Ansuchens) :

"Ich ersuche um gfl.Beschleunigte Zuteilung von 30 jüdischen Arbeitern für die obenangeführte Strasseninstandsetzung.
Ich ersuche weiters die Unterbringung von jüdischen Arbeitern in einer Scheune am Rande der Gemeinde Kosolup, Post Budnian b.Karlstein, welche nicht in direkter Berührung mit der besagten Gemeinde steht, bewilligen zu wollen. Im bejahende Falle mögen dem gegenständigen Baue noch 50 jüdische Arbeiter zugeteilt werden.
Die gesamte Zuteilung würde demnach 80 jüdische Arbeiter betragen.
Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit des durchzuführenden Baues bitte ich nach Möglichkeit um sofortige Erledigung".

162a)

Vermerk: Arbeitseinsatzstab hat zugesagt, nach Möglichkeit die Arbeiten zu besorgen. Er sagt aber zu, mit den Vorgesetzten jüdische Sonntagsarbeit einzuführen. Mündliche Sicherung ist unzureichend.

22/6.

XXI. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instand - setzung der Protektoratsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 41 Zivilarbeiter und 210 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1/	Lodenitz - Begradigung	69	Arbeiter
2/	Lodenitz - Durchlass	46	"
3/	Bubowitz - Steinbruch - Walzung	43	"
4/	Kosolup - Walzung	29	"
5/	Morschin - Steinbruch	28	"
6/	Karlstein - Planie	36	"
	Im Ganzen	251	Arbeiter

Auf dem Baue waren vergangene Woche 10 Lastkraftwagen und 35 Fuhrwerke im Betieb. Es wurden aus dem Steinbruche

a/	der P.E.I.G.	420 m3
b/	der Solvay - Werke	80 "
c/	der Fa. Prastav	495 "
d/	der Fa Petzold	145 "
	insgesamt	1.140 m3 Schotter und 60 m3 Packlage -

stein angefahren. Auf der Baustelle liegen demnach 6.190 m3 Schotter.

Die Länge des bisher vollgewalzten Abschnittes ist 2.740 Lm.

Die Kohlenwirtschaftstelle in Prag bewilligte der Bauver - waltung am 19./6. 1942, weitere 2 von den, für den Monat Juni 1942 durch die Bezirksbehörde, techn. Abt. in Beraun angeforderten 5 Waggons Kladnoer Scharzkohle, sodass bisher für den Bau im Ganzen 4 Waggons, d.i. 40 Tonnen Kohle (Im Mai 1942...2, im Juni 1942...2 Waggons) zugeteilt wurden. Ich bitte, dass mit Rücksicht darauf, dass ab 22./6. 1942 im Ganzen 6 Dampfwalzen auf dem Baue im Betrieb sein werden, die Zuteilung von den restlichen 3 Waggons und zwar 2 Waggons Kladnoer Schwarzkohle und 1 Waggon Koks bei der Wirtschaftsgruppe für Bauindustrie zu veranlassen.

Prag, am 22. Juni 1942.

Ing. Fabich

29/6.
164

XXII. B e r i c h t

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instand - setzung der Protektoratsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 53 Zivilarbeiter und 237 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1/	Lodenitz - Begradigung - Verbreiterung der Kurven	46	Arbeiter
2/	Lodenitz - Durchlass - Verlegung	82	"
3/	Bubowitz - Steinbruch - Walzung	43	"
4/	Kosolup - Walzung	40	"
5/	Morschin - Steinbruch	34	"
6/	Karlstein - Planie	45	"
	Im Ganzen	290	Arbeiter

Auf dem Baue waren vergangene Woche 8 Lastkraftwagen und 28 Fuhrwerke im Betrieb. Es wurden aus dem Steinbruche

a/	der P. E. I. G.	390	m3
b/	der Solvay-Werke	60	"
c/	der Fa. Prastav	405	"
d/	der Fa Petzold	30	"
	insgesamt	885	m3 Schotter und 170 m3

Packlagestein angefahren. Auf der Baustelle liegen demnach 7.075 m3 Schotter.

Die Länge des bisher vollgewalzten Abschnittes beträgt 4.500 Lm.

Erstatte Bericht, dass ab 29./6. 1942 im Auftrage der Zentralstelle für jüdische Auswanderung 12 Juden in einen Transport eingereiht wurden. Es sind bisher 48 Juden vom Baue abberufen worden, welcher Umstand die Einhaltung der festgesetzten Frist, die Bauarbei - ten bis zum 15. Juli 1942 zu beendigen, ernstlich gefährdet.

Das Gesuch der Prager - Eisen - Industrie - Gesellschaft um Erteilung einer Ausnahmebewilligung vom Neubauverbot für die Verlegung der Protektoratsstrasse II. Kl. bei Morschin ist am heutigen Tage nach der fernmündlichen Information von der Wirtschaftsgruppe - Bergbau, Prag XII., Reichsplatz 19n /Fernruf 305-56/ an die Gruppe Strassenwesen, Prag IV.-Burg, weitergeleitet worden .

Prag, am 29. Juni 1942 .

Ing. J. Šebek , e.h.
techn. Kommissär

6.7.
166

XXIII . B e r i c h t

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein .

Auf dem Baue sind gegenwärtig 53 Zivilarbeiter und 221 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1/	Lodenitz - Pflasterung der Kurven	43	Arbeiter
2/	Lodenitz - Durchlass - Verlegung	72	"
3/	Walzung Lodenitz - Bubowitz	40	"
4/	Morschin - Steinbruch	31	"
5/	Morschin - Walzung	46	"
6/	Karlstein - Planie - Walzung	42	"
	Insgesamt	274	Arbeiter

Auf dem Baue waren vergangene Woche 8 Lastkraftwagen, 32 Fuhrwerke und 6 Dampfwalzen im Betrieb . Es wurden aus dem Steinbruche

a/	der P.E.I.G. . . .	425 m3
b/	der Solvay - Werke . .	45 "
c/	der Fa. Prastav . . .	400 "
d/	der Fa Petzold . .	80 "
	insgesamt	950 m3 Schotter und 70 Packlagestein

angefahren. Demnach liegen auf der Baustelle 8.025 m3 Schotter.

Die Länge des bisher vollgewalzten Abschnittes beträgt 6.300 Lm. Die Entfernung der Wasserquellen voneinander ist bis 3 Km lang.

Es wurden bisher im Monate Mai 1942, Juni 1942 insgesamt 40 Tonnen Kladnoer Schwarzkohle und 20 Tonnen Koks zugeteilt.

Ich bitte noch die Zuteilung von 1 Waggon Kladnoer Schwarzkohle im Monate Juli 1942 zu veranlassen .

Prag, am 6. Juli 1942 . Ing . J. Sebek e.h.

14./7. 167

XXIV. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II. Kl. Lodenitz - Karlstein .

Auf dem Baue sind gegenwärtig 97 Zivilarbeiter und 238 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1/	Lodenitz - Verlegung - Walzung	109	Arbeiter
2/	Bubowitz - Walzung	42	"
3/	Kosolup - Verlegung	58	"
4/	Morschin - Steinbruch	31	"
5/	Morschin - Walzung	49	"
6/	Karlstein - Instandsetzungsarbeiten	46	"
	Insgesamt	335	Arbeiter

Auf dem Baue waren vergangene Woche 8 Lastkraftwagen, 32 Fuhrwerke und 6 Dampfwalzen im Betrieb. Es wurden aus dem Steinbruche

a/	der P. E. I. G.	495	m3
b/	der Solway - Werke	90	"
c/	der Fa Pragobau	360	"
d/	der Fa Petzold	100	"
e/	der Fa Ing. Štěrba	50	"
	insgesamt	1.095	m3

Schotter und 100 m3 Packlagesteine angefahren. Demnach liegen auf der Baustelle 9.120 m3 Schotter.

Die Länge des bisher vollgewalzten Abschnittes beträgt 8.500 lm .

Die baldige Inangriffnahme des Teeranstriches wird derzeit angestrebt.

Am 13. Juli 1942.

Ing. J. Šebek e.h.
techn. Kommissär

XXV. Bericht.

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II. Klasse Lodenitz-Karlstein.

Auf den Baue ist gegenwärtig 99 Zivilarbeiter und 225 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit:

1) Lodenitz - Verlegung - Walzung	104 Arbeiter
2) Bubowitz-Kosolup, Walzung	69 Arbeiter
3) Bubowitz-Kosolup, Walzung	40 Arbeiter
4) Morschin, Walzung	41 Arbeiter
5) Morschin - Verlegung	45 Arbeiter
6) Morschin - Steinbruuh	25 Arbeiter
Zusammen :	324 Arbeiter.

Auf dem Bau waren vergangene Woche 9 Lastkraftwagen, 40 Fuhrwerke und 6 Dampfwalzen im Betrieb. Es wurde aus dem Steinbruche :

1) der PEIG	630 m3
2) der Fa Pragobau	614 m3
3) der Fa Solwey	156 m3
Zusammen :	1.400 m3 Schotter und 115 m3 Packlagestein

angefahren. Der Gesamtbedarf an Schotter beträgt 10.520 m3.

Die Länge des bisher vollgewalzten Abschnittes ist 11.850 Lm. Es bleiben nunmehr 650 Lm vollzuwalzen, welche Länge einer 1 1/2 Tagesleistung entspricht. Am 18.u.19.Juli 1942 mussten die Arbeiten wegen starken Regens unterbrochen werden, welcher Umstand die rechtzeitige Beendigung der Walzungsarbeiten beeinträchtigte.

Die Verlegungen der Strasse bei Morschin und in Lodenitz sind beendet, die Verlegung bei Kosolup wird mit Rücksicht auf die Schwierige Arbeit im vorkommenden Felsen erst in einigen Tagen beendet werden können.

Die Instandsetzungsarbeiten auf der Zufahrtstrasse und vor der Einfahrt in die Burg Karlstein sind bis auf Kleinigkeiten fertiggestellt.

Der Durchlass in Lodenitz ist dem Verkehr übergeben werden, der Durchlas in Bubowitz wird beendet.

Die übrigen Beendigungsarbeiten samt Durchführung des Teeranstriches dürften bei dem heutigen Stande der Arbeiter (die Zivilarbeiter werden grössten-teils dem Arbeitsamte in Beraun zur Verfügung gestellt werden müssen) die Zeit von etwa noch 3 Monaten in Anspruch nehmen. (Herrichtung der Strassengräben und Banketten, Entwässerung der Fahrbahn durch tiefen Aushub der Gräben an durchnässten Stellen, Teeranstrich samt Reinigung der Fahrbahn, Verbesserung der Aussicht in scharfen Kurven, Ausbesserung von bestehenden Kunstbauten, Anschluss der Gemeindewege und Bezirksstrassen, Instandsetzungsarbeiten der neuen Verlegungen, Rasenbelag der Böschungen, Wiederaufstellen der Schleudersteine, Versetzen der Grenzsteine, Abfuhr von überschüssigem Aushubmaterial auf dem Ablagerungstätte und dgl.)

Prag, am 20.Juli 1942.

Ing. J. Šebek e.h.
techn.Kom.

XXVI. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 73 Zivilarbeiter und 201 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Kosolup-Verlegung	67	Arbeiter
2) Bubowitz-Durchlas	38	Arbeiter
3) Morschin-Bankette-Gräben	35	"
4) Morschin-Steinbruch	25	"
5) Karlstein-Burg	42	"
6) Lodenitz-Durchlas-Verlegung	67	"
Insgesamt	274	Arbeiter.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 8 Lastkraftwagen, 35 Fuhrwerke und 2 Dampfwalzen im Betrieb. Es wurden aus dem Steinbruche :

1) der PEIG	239 m3
2) der Solvey-Werke	82 m3
3) der Fa Pragobau	237 m3
Insgesamt	558 m3 Schotter und 115 m3 Packlagestein

angefahren.

Der Gesamtbedarf an Schotter beträgt 11.078 m3.

Die gegenständliche Strecke ist in ihrer ganzen Länge vollgewaltzt und einwandfrei befahrbar. Am 20. und 22.Juli 1942 mussten die Arbeiten wegen starken Regens unterbrochen werden.

Der Durchlass in Bubowitz wird beendet und die Erdarbeiten an der Verlegung in Bubowitz werden diese Woche in Angriff genommen.

Die Instandsetzungsarbeiten auf der Zufahrtsstrasse und vor der Einfahrt in die Burg sind beendet. Die Burgdirektion fordert die Herrichtung eines neuen Tores in den Garten vor der Haupteinfahrt

170a)

in die Burg.

Es wird weiters an den, in dem XXV.Berichte vom 20.Juli 1942 angeführten Beendigungsarbeiten gearbeitet.

Mit den Arbeiten an der Herstellung eines Teeranstriches wird soweit es die Witterungsverhältnisse ermöglichen, begonnen werden.

Prag, am 27.Juli 1942.

Ing.J.Šebek, e.h.
techn.Kom.

XXVII. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 75 Zivilarbeiter und 207 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz - Ausfahrt nach Beraun - Stützmauer	80	Arbeiter
2) Bubowitz - Verlegung	64	"
3) Kosolup - Verlegung (Bankette, Gräben)	34	"
4) Morschin - Steinbruch	24	"
5) Instandsetzungsarbeiten (Parkanlage für Autos) (kleinere Nacharbeiten) . . .	37	"
6) Bankette - Gräben . .v.	43	"
Insgesamt	282	Arbeiter.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 6 Lastkraftwagen, 25 Fuhrwerke und 1 Dampfwalze im Betrieb.

Es wurden aus dem Steinbruche

1) der PEIG	218 M3
2) der Solway-Werke	71 M3
3) der Fa Pragobau	276 M3
	565 M3 Schotter und 209 M3 Baustein und

Packlage für Bubowitz angefahren. Der Gesamtbedarf ist 11.643 M3 Schotter.

Es wird an den, in dem Bericht XXV. vom 20.Juli 1942 angeführten Beendigungsarbeiten gearbeitet.

Prag, am 3.August 1942.

Ing.J.Šebek,
techn.Kommissär.

i.V. [illegible]

XXVIII. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Bau sind gegenwärtig 86 Zivilarbeiter und 201 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz - Ausfahrt nach Beraun - Stützmauer (Einflusseite)	81	Arbeiter
2) Bubowitz - Verlegung (Aushub des linken Grabens)	43	"
3) Kosolup - Verlegung (Bankette, Gräben, Verkehrsinsel)	65	"
4) Morschin - Steinbruch	24	"
5) Morschin - Nacharbeiten	37	"
6) Karlstein- Parkanlage für Autos (Berasung) Nebenarbeiten	37	"
Insgesamt	287	Arbeiter.

Auf dem Bau waren vergangene Woche 6 Lastkraftwagen und 25 Fuhrwerke in Betrieb.

Es wurden aus dem Steinbruche

1) der PEIG 56 m3
2) der Solway-Werke . .137 m3
3) der Fa Pragobau . . 83 m3

276 m3 Schotter, weiter 60 m3 Packlage, 48 m3 Baustein und 31 m3 Sand angefahren.

Es wird an den, in dem Bericht XXV. vom 20.Juli 1942 angeführten Beendigungsarbeiten gearbeitet.

Für den Teerasntrich wurde eine Bezugsberechtigung auf 120 Tonnen Strassenteer ausgefolgt. Der Vergebungsbrief auf die Durchführung des Teeranstriches an die Firma Ing.F.Beran, Prag XIX. wurde bearbeitet. Der Bevollmächtigte für Mineralölwirtschaft wurde um Zuteilung von 2.000 Kg Petroleum für die für den Teeranstrich nötige Tandemwalze ersucht.

Prag, am 10.August 1942 H. Schäfer

i.V. Ing.Schäfer.

XXIX. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Klasse Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Bau sind gegenwärtig 70 Zivilarbeiter und 170 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz-Ausfahrt nach Beraun - Stützmauer (Einflusseite)	58 Arbeiter
2) Bubowitz-Verlegung (Graben,Fahrbahn)	42 Arbeiter
3) Kosolup -Verlegung (Abgraben der Böschungen)	56 Arbeiter
4) Morschin-Steinbruch	18 Arbeiter
5) Morschin-Nacharbeiten	33 Arbeiter
6) Karlstein-Bankette-Böschungen-Berasung	33 Arbeiter
insgesamt . . .	240 Arbeiter.

Auf dem Bau waren vergangene Woche 4 Lastkraftwagen und 24 Fuhrwerke in Betrieb.

Es wurden aus dem Steinbruche

1) der PEIG	50 M3
2) der Solway-Werke	60 M3
3)	
	110 M3 Schotter, weiter 47 M3 Packlage

und 64 M3 Sand angefahren.

Es wird an den in Bericht XXV. vom 20.Juli 1942 angeführten Beendigungsarbeiten gearbeitet.

Vom Bevollmächtigten für Mineralölwirtschaft wurden am 11.VIII.1942 .. 5 Fass Petroleum vom Benzolverband zugeteilt. Für die den Teeranstrich durchführende Firma Ing.Beran wurden vier Waggon Basaltsplitt und Strassenteer angefahren. Mit der Durchführung des Anstriches wird diese Woche angefangen werden.

Prag, am 17.August 1942.

i.V. Ing.Schäfer.

XXX. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 67 Zivilarbeiter und 175 Juden beschäftigt. 10 Juden wurden der Firma Ing.Beran, Prag, die den Teeranstrich durchzuführen hat, zur Verfügung gestellt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz-Ausfahrt nach Beraun, Stützmauer beim Durchlass Herrichtung des Hauptplatzes	66	Arbeiter
2) Bubowitz-Verlegung, Bruchsteingewinnung	45	"
3) Kosolup-Verlegung, Gräben, Abgraben der Böschungen	52	"
4) Morschin I.-Gräben, Bankette	29	"
5) Morschin II.- Reparatur der Durchlässe	19	"
6) Karlstein-Instandsetzungsarbeiten	31	"
7) Ing. Beran, Prag - Reinigung der Fahrbahn, Aufstellen der Aufbereitungsmaschinen	10	"
insgesamt	252	Arbeiter.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 3 Lastkraftwagen und 20 Fuhrwerke in Betrieb.

Es wurde aus dem Steinbruche der Solwaywerke 33 m3 Schotter und von der Firma Ing.Štěrba, Beraun, 15 m3 Bruchstein angefahren.

Die Ausfahrt in Lodenitz gegen Beraun zu steht vor Beendigung (Walzung). Die Verlegung in Bubowitz wird diese Woche, falls Kohle rechtzeitig zugeteilt wird, dem Verkehr übergeben werden. Die Beendigungsarbeiten werden weiterhin mit Beschleunigung fortgesetzt.

Prag, am 24.August 1942.

Ing. Sebek

Ing.J.Šebek.e.h.

XXXI. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 62 Zivilarbeiter und 189 Juden beschäftigt. 40 Juden davon wurden der Firma Ing.Beran, Prag, die den Teeranstrich durchzuführen hat, zur Verfügung gestellt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz-Ausfahrt nach Beraun, Stützmauer beim Durchlass, Herrichtung des Hauptplatzes	45	Arbeiter
2) Bubowitz-Verlegung, Bruchsteingewinnung	45	"
3) Kosolup - Verlegung, Gräben, Abgraben der Böschungen.	47	"
4) Morschin-I. Gräben.Bankette	24	"
5) Morschin II. Reparatur der Durchlässe	17	"
6) Karlstein-Instandsetzungsarbeiten	33	"
7) Ing.Beran Prag, Reinigung der Fahrbahn, Teeranstrich	40	"
insgesamt	251	Arbeiter.

Auf dem Baue war vergangene Woche 4 Lastkraftwagen und 15 Fuhrwerke im Betrieb.

Die Firma Beran begann am 24.VIII.1942 mit dem Teeranstrich und hat bereits 1.000 LM diesen Teeranstriches fertig-gestellt. Mit Beendigung desselben ist binnen 3 - 4 Wochen zu rechnen.

Um das an-dauernde, für Teerarbeiten günstige Wetter auszunützen, entschied die Bauverwaltung im Einvernehmen mit dem Arbeitsamt in Prag der Firma Ing.Beran die nötige Arbeiterschaft beizustellen. Die Bauverwaltung ordnete 60 stündige Wochenarbeit an. An dem Teeranstrich wird auch Sonntags gearbeitet. Die angelieferten Chlorcalciumschuppen werden bei feuchterer Witterung

175a

ausgestreut werden.

Die Beendigungsarbeiten werden weiterhin mit Beschleunigung fortgesetzt.

Prag, am 1.September 1942

Ing.J.Sebek e.h.

XXXII. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 47 Zivilarbeiter und 141 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz-Ausfahrt nach Beraun, Beendigungsarbeiten an den Mühlgraben	43 Arbeiter
2) Bubowitz I.- Verlegung, Walzung, Bankette u.Gräben Schottererzeugung im Steinbruch	45 Arbeiter
3) Kosolup-Verlegung, Beendigungsarbeiten	42 Arbeiter
4) Morschin-Teeranstrich, Bankette u.Gräben	26 Arbeiter
5) Karlstein-Beendigungsarbeiter	32 Arbeiter
insgesamt ...	188 Arbeiter.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 3 Lastkraftwagen und 14 Fuhrwerke in Betrieb.

Die Firma Ing.Beran,Prag, hat bereits 1.800 m Teeranstrich fertiggestellt.

Die Beendigungsarbeiten werden weiterhin mit Beschleunigung fortgesetzt.

Prag, am 7.September 1942.

Ing.Šebek, e.h.

Ing. Šebek

XXXXII. B e r i c h t

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der dringenden Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz-Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 25 Zivilarbeiter und 6 Juden, welche von dem Arbeitsamte in Beraun zigeteilt wurden, beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz-Mauerung der Stützmauer im km 0.8-0.9 Aufschüttung hinter der Stützmauer	18 Arbeiter
2) Kosolup-.Gräben	5 "
3) Morschin - Bau eines Gartenzäunes, Gräben . . .	8 "
insgesamt	31 Arbeiter.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 1 Lastkraftwagen und 5 Fuhrwerke im Betrieb.

Die Firma Ing. Beran, Prag hat ihre Arbeiten beendigt.

Alles Notwendige für eine richtige Beschilderung der ausgebauten Strassenstrecke wurde veranlasst.

An den Beendigungsarbeiten wird weiterhin mit B[illegible] fortgesetzt.

Prag, am 16.November 1942.

Ing.Kreid[illegible]

XXXXVI. Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 29 Zivilarbeiter und 7 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz - Aufschüttung hinter der Stützmauer im km 0.8 - 0.9	16	Arbeiter
2) Kosolup - Gräben	6	"
3) Morschin - Gräben	14	"
insgesamt . . .	36	Arbeiter.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 1 Lastkraftwagen und 5 Fuhrwerke im Betrieb.

Am 11.Dezember 1942 fand auf der Burg Karlstein eine kommissionelle Amtshandlung, an welcher die Herren Vorstand des Denkmalamtes und Verwalter der Burg Karlstein teilnahmen. Die Ausarbeitung des Projektes der Instandsetzungsarbeiten nach dem Antrage des Herrn Prof.Dr.Kühn wurde dem Ing.Arch.Mannsbart anvertraut. Die eigentlichen Arbeiten wird die Bauverwaltung des genannten Strassenbaues unter der Aufsicht des Denkmalamtes in Regie ausführen.

Diese Woche werden die Beendigungsarbeiten mit Rücksicht auf das andauernd ungünstige Wetter unterbrochen werden. Mit der Fortsetzung derselben ist erst im Frühjahr 1943 zu rechnen.

Prag, den 15.Dezember 1942.

Ing.J.Šebek, e.h.

Ing. Šebek

XXXXVII.Bericht

über die Fortsetzung der Bauarbeiten an der Instandsetzung der Protektoratsstrasse II.Kl. Lodenitz - Karlstein.

Auf dem Baue sind gegenwärtig 29 Zivilarbeiter und 7 Juden beschäftigt.

Einteilung der Bautätigkeit :

1) Lodenitz - Aufschüttung hinter der Stützmauer im km 0.8 - 0.9	16 Arbeiter
2) Kosolup - Gräben	6 "
3) Morschin - Gräben	14 "
insgesamt	36 Arbeiter.

Auf dem Baue waren vergangene Woche 1 Lastkraftwagen und 5 Fuhrwerke im Betrieb.

Die Beendigungsarbeiten wurden mit Rücksicht auf das andauernd ungünstige Wetter am 19.Dezember 1942 unterbrochen. Es wird nunmehr mit 7 Arbeitern an der Herrichtung einer Anfahrtrampe der alten Bezirksstrasse für den landwirtschaftlichen Verkehr gearbeitet. Diese Arbeit wird etwa 3 - 4 Wochen in Anspruch nehmen.

Prag, am 21.Dezember 1942.

Ing.J.Šebek, e.h.

Ing. Šebek

Ministerium für soziale und Gesundheitsverwaltung

An die

Herren Leiter der Arbeitsämter.

G.Z.E 4127-30/8.

Prag, den 29.August 1941.

Betrifft: Arbeitseinsatz von Juden.

Der Einsatz der Juden erfolgte bisher nach den Bestimmungen des Runderlasses vom 9. Mai 1941, G.Z. E 4120-23/4 - nur in solche Stellen, die vom Ministerium für soziale und Gesundheitsverwaltung für die Besetzung mit jüdischen Arbeitskräften freigegeben wurden. Diese Massnahme war notwendig, weil ein genauer Ueberblick über die einsatzfähigen Juden nicht vorhanden war und vermieden werden musste, dass der planmässige Arbeitseinsatz der Juden durch Sondermassnahmen gestört wurde. Nachdem nunmehr die ärztlichen Untersuchungen der Juden auf ihre Arbeitsfähigkeit abgeschlossen sind und bei fast allen Arbeitsämtern Erfahrungen über den Einsatz von Juden vorliegen, können die einschränkenden Bestimmungen des Runderlasses vom 9. Mai 1941 gelockert werden.

Der Arbeitseinsatz der Juden ist daher mit sofortiger Wirkung nach folgenden Richtlinien vorzunehmen :

1./ Auswahl der offenen Stellen :

Sämtliche offene Stellen, die für die Besetzung mit jüdischen Arbeitskräften geeignet sind, müssen den Arbeitsämtern gemeldet werden. Die Arbeitsämter haben auch in eigener Zuständigkeit die in ihrem Bezirk gelegenen Arbeitsvorhaben auf die Eignung für den Judeneinsatz zu prüfen. Sie haben gelegentlich den Betrieben oder Bauherren die Beschäftigung einer angemessenen Anzahl von Juden im Wege des geschlossenen Einsatzes aufzuerlegen. Geeignete Arbeitsvorhaben oder deren Teilabschnitte können auch als Ueberleitungsmassnahme im Sinne der Reg.Vdg. vom 29. Mai 1941 Slg. 237/41 erklärt werden.

- / -

191a

Der jüdischen Kultusgemeinde und der jüdischen Arbeitszentrale ist es nicht gestattet, mit Arbeitgebern unmittelbar in Verbindung zu treten. Bei Entgegennahme des Auftrages sind die Lohn- und Arbeitsbedingungen besonders sorgfältig aufzunehmen. Insbesondere muss der Auftrag genaue Angaben über die Unterbringungsmöglichkeiten enthalten. In jedem Auftrag ist vom Arbeitgeber nachstehende Erklärung schriftlich unterzeichnen zu lassen:

" Ich - wir - erklären hierdurch ausdrücklich, dass die bei mir - uns - zu beschäftigenden Juden abgesondert von den nichtjüdischen Arbeitern arbeiten, untergebracht und verpflegt werden."

Die Arbeitsämter haben diese Erklärung im Umdrucksverfahren selbst herzustellen und an die Auftragskarten für jüdische Arbeitskräfte anzuheften. Soweit Zweifel bestehen, ob die Erklärung des Arbeitsgebers der Wahrheit entspricht, sollen die offenen Stellen vor ihrer Besetzung im Aussendienst überprüft werden.

2./ Auswahl der Arbeitskräfte.

Die jüdische Kultusgemeinde hat alle Juden im Alter von 16 - 60 Jahren ärztlich untersuchen zu lassen. Zunächst sind die jüdischen Arbeitslosen und Erwerbslosen aus diesen Altersgruppen restlos einzusetzen. Das Ergebnis der von der jüdischen Kultusgemeinde durchgeführten Untersuchung ist von den Arbeitsämtern als bindend zu berücksichtigen. Von weitern ärztlichen Untersuchungen der Juden durch Amtsärzte des Arbeitsamtes ist vorläufig Abstand zu nehmen. Die von der jüdischen Kultusgemeinde zu bestimmenden Sachbearbeiter werden den Arbeitsämtern ein Verzeichnis der in jedem Arbeitsamtsbezirk wohnhaften Juden im Alter von 16 - 60 Jahren, sowie das Ergebnis der ärztlichen Untersuchung vorlegen. Die Arbeitslosen und Erwerbslosen sind dabei gesondert zu kennzeichen. Von jedem jüdischen Arbeitsuchenden ist eine AK 1 bezw. AK 2 anzulegen, auf der neben der

Staatsangehörigkeit die Bezeichnung " Jude" anzubringen und rot zu unterstreichen ist / also z.B. Staatlos/Jude/. Im Interesse des wirtschaftlichen Einsatzes sollen die Juden nachdem Grade ihrer Arbeitsfähigkeit eingesetzt werden, - es sollen z.B.beschränkt Arbeitsfähige zu schweren Arbeiten nicht vermittelt werden.

3./ Besetzung der offenen Stellen:

Der Arbeitseinsatz der Juden ist Aufgabe der Arbeitsämter. Sie haben für die Folge offene Arbeitsstellen unter Beachtung der Bestimmungen der Ziffer 1./ u.2./ durch Juden in eigener Zuständigkeit zu besetzen.

I. Landwirtschaft

. . . . . .

II. Industrie, Handel und Gewerbe :

In Industrie, Handel und Gewerbe dürfen Juden ebenfalls unter Beachtung der Ziffern 1./ u.2./ in geschlossenen Gruppen von mindestens 10 Personen eingestellt werden. In Betriebe der Rüstungsindustrie können jüdische Facharbeiter mit Ausnahme bei den Ihnen bereits mitgeteilten Betrieben im Einvernehmen mit den Industriebeauftrag-ten des Betriebes eingestellt werden. Abweichende frühere Weisungen sind dadurch gegenstandslos geworden.

Den Einzeleinsatz jüdischer Arbeitskräfte in Industrie, Handel und Gewerbe behält sich das Ministerium für soziale und Gesundheitsverwaltung vor.

III. Bauwirtschaft :

Der zweckmässigste Judeneinsatz ist erfahrungsgemäss der Einsatz bei Strassenarbeiten, Tiefbauarbeiten, Steinbrüchen, Ziegeleien, Bergwerksbetrieben, Sand- und Kaolingruben sowie Meliorationen, sofern diese Arbeitsvorhaben als wichtig angesehen werden.

4./ Ausgleich :

Die Arbeitsämter haben zunächst nur die in ihrem Bezirk wohnhaften Juden in Arbeit zu bringen. Sofern ein weitere, nicht zu

deckender Bedarf vorhanden ist, kann der Ausgleich in Anspruch genommen werden. In diesem Falle sind nur Arbeitergruppen von mindestens 10 Personen beim Ministerium für soziale und Gesundheitsverwaltung /Zentralausgleichstelle für Arbeitseinsatz - anzufordern. Das Ministerium wird nach Einsatzlage ein oder mehrere Arbeitsämter zur Abgabe jüdischer Arbeitskräfte bestimmen. Eine unmittelbare Anforderung jüdischer Arbeitskräfte aus anderen Arbeitsamtsbezirken ist nicht zulässig.

5./ Lohnbedingungen :

Die Entlohnung der Juden erfolgt nach der geltenden Tarifordnung, Soweit diese eine Minderleistungsklausel vorsieht, kann sie angewandt werden, wenn die Juden nicht die Leistung eines normalen Arbeiters erreichen. Als Pflichtarbeiter dürfen Juden nur mit vorheriger Zustimmung des Ministeriums für soziale und Gesundheitsverwaltung beschäftigt werden, da das jüdische Vermögen zur Durchführung der Auswanderung der Juden erhalten bleiben muss und daher die Pflichtarbeit oder andere nur gering entlohnte Arbeit durch die jüdische Kultusgemeinde aus dem jüdischen Gesamtvermögen beizuschuss werden müsste.

6./ Unterkunft:

Sämtliche jüdischen Arbeitskräfte müssen abgesondert von den nichtjüdischen untergebracht werden. Bei Stellung der Anträge auf Zuweisung von Juden hat der Arbeitgeber nach Ziffer 1./ eine diesbez. Erklärung schriftlich abzugeben.

Es ist Sorge zu tragen, dass die Unterkünfte sich in angemessenem Zustande befinden. Bei lagermässiger Unterbringung soll die Baracke für jüdische Arbeiter am äussersten Rande des Lagers errichtet und durch geeignete Massnahmen sichergestellt werden, dass ein Verkehr zwischen Juden und Nichtjuden unmöglich ist.

193

7./ Ortswechsel :

Sämtliche Juden, die ausserhalb ihres Wohnortes eingesetzt werden sollen, bedürfen für den Ortswechsel einer ausdrücklichen Zustimmung der Zentralstelle für jüdische Auswanderung. Diese wird im allgemeinen nur erteilt, wenn es sich um Arbeitergruppen von mindestens 10 Personen handelt. Es dürfen daher nur geschlossene Gruppen von einer solchen Stärke ausserhalb ihres Wohnortes eingesetzt werden. Sollte aus wichtigen, arbeitseinsatzmässigen Gründen ein Einsatz von Juden in geringerer Anzahl ausserhalb ihres Wohnortes erforderlich sein, hat das Arbeitsamt der Zentralstelle für jüdische Auswanderung einen entsprechenden Antrag einzureichen und die Abschrift dem Ministerium für soziale und Gesundheitsverwaltung vorzulegen.

8./ Betreuung der Juden :

Die jüdische Kultusgemeinde bestimmt für jeden Arbeitsamtsbezirk einen besonderen Sachbearbeiter der Kultusgemeinde /s.Ziffer 2/, der die Aufgabe hat :

a/ dem Arbeitsamt alle arbeitseinsatzfähigen Juden namhaft zu machen,

b/ dem Arbeitsamt Angaben und Unterlagen über die im Arbeitsbezirk wohnhaften jüdischen Personen auf Anforderung zu verschaffen,

c/ dem Arbeitsamt bei der Auswahl der einzusetzenden Juden und der Vorbereitung des Einsatzes behilflich zu sein,

d/ die Juden auf ihren Arbeitsstellen zu besuchen. Er ist auch berechtigt, Wünsche der jüdischen Arbeitskräfte entgegenzunehmen und dem zuständigen Arbeitsamt mitzuteilen,

e/ in allen mit dem Arbeitseinsatz zusammenhängenden Fragen, soweit sie ausserhalb der Zuständigkeit der Arbeitsämter liegen, besonders Ausgleichsangelegenheiten, mit der jüdischen Arbeitszentrale sich ins Benehmen zu setzen.

Aus den einzelnen Arbeitergruppen wird durch die jüdische Arbeitergruppen zentrale ein Partieführer bestimmt.

Er hat die notwendige Verbindung der Arbeitergruppe zum Arbeitgeber und zu Sachbearbeiter /s.Ziffer 2/ herzustellen ; er ist nicht berechtigt, unmittelbar mit dem Arbeitsamt zu verhandeln.

- / -

193a)

9./ Arbeitseinsatz der zur Zeit in festem Arbeitsverhältnis stehenden Juden.

Die vorstehenden Bestimmungen erstrecken sich - abgesehen von von den Pflichtarbeiten - /Ziffer 5/ - nur auf arbeits- und erwerbslose Juden. Ueber die Behandlung der z.Zt. beschäftigten Juden ergeht ein besonderer Erlass. Bis auf weiteres ist wie folgt zu verfahren:

a/ Juden, die in Industrie, Handel und Gewerbe in festem Arbeitsverhältnis beschäftigt sind, sollen vorläufig aus ihren Arbeitsstellen nicht herausgezogen und nicht dienstverpflichtet werden.

b/ Juden, die als Einzelarbeiter in landwirtschaftlichen Betrieben beschäftigt sind, sind umgehend in geschlossenen Gruppen zu 10 Kräften zusammenzufassen und geeigneten Betrieben geschlossen zuzuweisen. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Ministes für soziale und Gesuncheitsverwaltung.

c/ Juden, die in geschlossenen Gruppen in der Landwirtschaft tätig sind, sollen auf ihren Arbeitsstellen verbleiben.

10. Allgemeines:

Damit derArbeitseinsatz der Juden planmässig durchgeführt werden kann, haben sich alle Arbeitsämter streng an diese Richtlinien zu halten und jegliche Sondermassnahmen zu unterlassen. Sollten aus besonderen Gründen abweichende Massnahmen erforderlich sein, haben die Arbeitsämter rechtzeitig die Zustimmung des Ministeriums für soziale und Gesundheitsverwaltung einzuholen. Ueber die arbeitseinsatzmässige Behandlung der jüdischen Lehrlinge ergehen besondere Anweisungen.

Das Ministerium fü soziale und Gesundheitsverwaltung erwartet, dass der vielbeklagte Zustand, dass Juden tätigkeitslos auftreten, nu mehr durch diese Massnahmen beseitigt wird.

Um der Zentralstelle für jüdische Auswanderung die Wahrung der ihr nach der Verordnung des Herrn Reichsprotektors in Böhmen und Mähren vom 5. März 1940 zustehenden Aufsichtrechts zu ermöglichen, ist vor jedem Einsatz einer jüdischen Arbeitergruppe das Einvernehmen de

der Zentralstelle für jüdische Auswanderung einzuholen. Diese wird mit den Arbeitseinsatzaufgaben einen besonderen Sachbearbeiter betreuen. Das Einvernehmen kann in eiligen Fällen fernmündl. eingeholt werden.

In jedem Monatsbericht /Lagebericht / ist über den Einsatz der Juden besonders zahlenmässig zu berichten.

Für den Minister :

Dr. Rieber e.h.

Für die Richtigkeit der Ausfertigung :

J.V.Vaněk

Land Mähren

Verzeichniss

der Engstellen an den Staatsstrassen in Mähren ~~und Schlesien.~~

Beilage:

1/ Uebersichtsplan 1 : 375.000
/auch zum Verzeichniss der Bahnkreuzungen gehörend /.

Bemerkung:

Die einzelnen Engstellen sind ihrer ungefähren Lage nach im beiliegenden Uebersichtsplan eingetragen. Bei besonders verkehrshindernden Engstellen wurde die Nummer der Engstelle mit einem Kreis umgeben (siehe Uebersichtsplan).

195a

Staatsstrasse	Lauf. Nro.	Engstellen an den Staatsstrassen: Lage der Engstelle: Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte	Länge	Bemerkung	Strassenbreite: Nutzbare Fahrbahnbreite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite der Engstelle: Vor	Hinter
	1.	2		3	4	5	6	7	8
Českomoravská Olmütz-Littau-Loschtitz	1.	21.736	frei		48.80	Brücke	5.45	6.30	6.30
	2.	21.192	"		15.60	"	5.40	6.30	6.30
	3.	25.360		Měník	9.40	"	5.60	6.30	6.30
	4.	30.752-30.800		Loschtitz	48.40	142.40 m Gasse	5.00	6.30	6.30
	5.	30.800-30.894		"	94.--		4.90 u. 5.45	6.30	6.30
	6.	31.010-31.210		Markplatz Loschtitz	200.--	"	4.80	6.30	6.30
Hodonínská Holubitz-Austerlitz-Göding	7.	51.805	frei		8.--	Brücke	4.60	6.50	6.50
	8.	52.708	"		8.--	"	5.40	6.50	6.50
Jihlavská Brünn-Domažov-Iglau	9.	46.823	frei		10.--	Brücke	5.75	6.30	6.30
	10.	49.870-49.950		G.Mesritsch	80.--	Einfahrt	3.70	6.70	6.10
	11.	79.240	frei		5.50	Brücke	5.65	6.30	6.30
	12a	82.820		Iglau	30.--	"	4.80	6.30	6.40
	12b	83.232-83.252		"	20.--	Einfahrt	3.70	6.40	7.50
Krasové Blansko-Sloup	13	0.004	frei		8.--	Brücke	5.--	6.--	6.--
	14.	0.016	"		22.--	"	4.40	6.50	6.50
	15.	0.047	"		32.--	"	5.--	6.50	6.50
Pomoravská Leipnik-Prerau-Hulein-Ung.-Hradich	16.	2.449	"		5.--	Brücke	5.70	6.50	6.50
	17.	13.261	"		5.--	"	5.50	6.50	6.50
	18.	14.357-14.386		Prerau	39.--	Ringplatz	4.60 bis 6.-	6.30	6.30

Moravská Telčská
Lipnik-Prerau-Hulein-Ung.Hradisch-Trebitsch-Teltsch-Namiest a.O.-Popowitz-Ropositz

19.	14.470-14.550		Prerau	80.-		5.35 bis 6.--	6.50	6.50
20.	30.745	frei		3.-	Brücke	5.60	6.30	6.30
21.	31.237-32.283		Hulein	46.-		4.--	6.30	6.--
22.	35.757	"		12.-	Unterführung	4.60	6.30	6.30
23.	37.855	"		12.-	"	4.60	6.--	6.--
24.	65.710-65.750	"		40.-	Brücke	5.20	6.--	6.--
25.	66.565-66.595		Kunowitz	30.--	"	5.20	6.--	6.30
26.	81.463		Zarazice	120.--		5.--	6.30	6.30
27.	92.335-92.350		Petrov	15.--		5.--	6.--	6.30
30a	8.431	frei		12.--	Unterführung	4.60	6.--	6.--
30b	23.500-23.700		Namiest	200.--	"	5.--	6.--	6.--
31.	39.400-39.800	"		400.--		5.60	6.--	6.--
32.	44.600-44.680		Trebitsch	80.--		4.70	7.--	7.--
33.	45.000-45.100		"	100.--		5.20	8.--	8.--
34.	52.593		Čechočowitz	35.--		5.40	6.--	6.--
35.	55.500-55.800	"		300.--	"	5.--	6.--	6.--
36.	56.4-58.5	"		2100.--		4.70-5.40	6.50	6.50

196a

Telčská Rossitz-Popowitz-Namiest a.O. Prerbitsch-Teltsch	37.	62.500-63.900		Hory	1400.- 4.000 m	4.90	6.--	
	38.	63.900-66.500	frei		2600.-	4.80		6.--
	39.	66.800-67.100		Markvartitz	300.-	5.--	6.--	6.--
	40.	68.076	frei		6.60 Brücke	5.50	6.--	6.--
	41.	96.200-96.500		Jíl	300.-	5.60	6.--	6.20
	42.	97.600-98.000	"		400.-	5.40	6.--	6.--
Těšínská Brünn-Wischau-Prossnitz-Olmütz-Leipnik-Mähr.Weisskirchen-Chlebowitz-Místek-Dobrá-Grenze	43.	21.100-21.120		Raussnitz	20.-	5.60	6.--	6.--
	44.	25.946-25.956		Kipník	10.- Durchfahrt durch das Haus	3.80	7.--	7.50
	45.	37.356-37.580		Mähr. Weiskirchen	224.-	5.40 bis 6.10	7.50	7.50
	46.	37.723-37.814		"	91.--	4.50 bis 6.-	7.50	8.--
	47.	88.220-88.390		Místek	170.-	5.-- bis 6.30	8.--	6.50
	48.	0.047		Friedek	90.- Brücke	4.60	6.50	6.50
	49.	0.50-0.580		"	80.-	5.-- bis 6.-	7.--	7.--
Západomoravská Grenze-Mähr.Budwitz-Iglau	50.	73.070-73.110		Stannern	40.-	4.--	7.20	7.80
	51.	73.385-73.420		"	35.-	5.--	6.70	6.70
	52.	85.800-86.250		Iglau	450.-	5.-- 5.40 bis 6.10	8.50	8.50
	53.	entfällt						

Starohrozenkovská Austerlitz-Ung. Hradisch-Alt.Hrozenkau	54.	14.690	frei	28.-	Strassen-unterfahrt	5.60 /5.15 + 0.20 + 0.25 /	7.50	7.50
	55.	16.672-17.704		32.-	Brücke Ung.Brod	5.--	7.50	7.50
Kroměřížská Mischau-Kremsier-Hulein	56.	32.561-33.089		528.--	Kremsier	5.60	8.--	6.30
	57.	33.735-33.790		55.--	"	5.60	6.--	6.-- 7.--
	58.	33.830-33.880		50.--	"	5.60-5.80	6.30	7.50
Svitavská Lipůvka-Svitávka	59.	37.230	Svitávka	25.--	Brücke	4.90	6.--	6.--

Brünn, 19. 5. 1939.

Engstellen an den Staatsstrassen					Strassen-breite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite	
Lage der Engstelle							
Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte	Länge	Bemerkung	Nutzbare Fahrbahnbreite	Vor der Engstelle	Hinter der Engstelle
1	2	3	4	5	6	7	8

Verzeichniss

der Bahnkreüzungen an den Staatsstrassen in Mähren.

1990

Benennung der Staatsstrasse		L. N.	Km	Lage der Bah Nächstgelegener grössere Ort
Českomoravská	a	1	0.414	Olmütz
Olmütz		2	0.424	Olmütz
Českomoravská	b	3	0.722	Olmütz
Olmütz- Littau -		4	9.107	,,
Loschitz		5	9.360	,,
		6	17.552	Littau
		7	22.721	,,
		8	22.783	,,
Hodonínská	I	9	0.896	Austerlitz
Holubitz-Austerlitz-		10	6.892	,,
Nischkowitz				
H o d o n í n s k á	II	11	22.786	Czeitz
		12	38.283	Göding
		13	43.744	,,
Nischkowitz -Göding		14	47.741	,,
		15	49.076	,,
		16	49.442	,,
		17	50.363	,,
J i h l a v s k á	IIa	18	79.663	Iglau
Brünn-Domášov		19	79.829	,,

Verzeichnis der Bahnkreuzungen an den Staatsstrassen in Mähren.

	1	1	-	-	-	-	-	
	1	1	-	-	-	-	-	
	1	2	-	-	-	-	-	
	1	1	-	-	-	-	-	
	1	1	-	-	-	-	-	
	1	1	-	-	-	-	-	
	1	1	-	-	-	-	-	
	1	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	1	-	-	-	6.00	Nr. 84a Br.V.
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	1	-	-	-	6.00	Nr. 86a Br.V.
-	-	-	-	1	9.00	4.00	7.00	
-	-	-	1	-	-	-	7.00	Nr. 9 Br.V.
-	-	-	1	-	-	-	7.00	Nr. 10 Br.V.

201

J i h l a v s k á Domášov-Iglau	IIb	20	87.867	Iglau
K r a s o v á Blansko - Sloup	1	21	0.318	Blansko
		22	0.521	,,
		23	0.119	,,
Moravskoslezská Mhr.Ostrau		24	32.265	Mähr.Ostrau
		25	32.343	,, ,,
		26	34.164	Sl. Ostrau
		27	35.674	,, ,,
		28	35.712	,, ,,
		29	37.560	Radwanitz
Okružní v Brně Stadt Brünn		30	1.030	Brünn,
		31	1.150	,,
		32	1.513	,,
		33	1.880	,, ,,
O p a v s k á Olmütz-Geblov - Grenze		34	0.980	Olmütz

-	-	-	1	9.50	4.00	7.40	I.	Pomoravské
								Liepnik-Preran-
								Hulein - Ung. Hradischt
					10.516	36	Levasek	
					15.175	37	Preran	
-	1	1	-		24.177	38	Ung Ober- Moesmitz	
-	1	1	-	-	30.271	39	Hulein-	
-	1	1	-	-	32.106	40	- " -	
					32.306	41	"	
								Pomoravské II.
					35.757	42	II.	
-	-	-	1	-	37.855	43	Zahlitz	Nr. 56 Br. V. 9.50 + 1.50 = 11.00
-	-	-	1	1	42.010	44	Otrokowitz	Nr. 57 Br. V. 8.30
1	-	2	-	-	45.392	45	" -	
-	1	2	-	-	65.760	46	Ung. Hradisch	
1	-	2	-	-	65.797	47	Kunowitz	
-	1	1	-	-	74.121	48	Kwitkowitz	
					75.500	49	"	
					80.100	50	Veseely n/M.	
-	-	-	1	15.00	4.65	10.10		
-	-	-	1	15.00	4.65	10.10		
-	-	-	1	19.00	4.50	12.00		
-	-	-	1	24.75	4.50	10.30		
					92.450	55	Petrow	
					94.505	56	"	
-	1	-	-	-	97.855	57	Rohatetz	
					0.202	58	Göding	Pomoravské /Göding-Landa- hut/
					1.182	59	"	
					1.165	60	"	

2025a

Pomoravská	I.	35	7.229	Oseg n/B.	I	-	-	-
Liepnik-Prerau-Hulein - Ung. Hradisch		36	10.516	Leysek				
		37	13.173	Prerau				
		38	24.177	Mz Ober Moschtienitz			I	I
		39	30.271	Hulein	-	-	I	I
		40	32.106	,,	-	-	I	I
		41	32.306	,,				
Pomoravská II.	II.	42	35.757	Zahlinetz				
Ung.Hradisch-Göding		43	37.855	Zahlinitz	-	I	-	-
		44	42.010	Otrokowitz	I	I	-	-
		45	45.893	,,	-	-	S	-
		46	65.780	Ung.Hradischt	-	-	S	I
		47	65.797	Kunowitz	-	-	S	-
		48	74.121	Kwitkowitz	-	-	I	I
		49	75.500	,,				
		50	80.100	Vessely n/M.				
		51	80.945	,,	I	-	-	-
		52	82.225	,,	I	-	-	-
		53	88.000	Stražnitz	I	-	-	-
		54	88.135	,,	I	-	-	-
		55	92.450	Petrow				
		56	94.505	,,				
		57	97.365	Rohatetz	-	-	-	I
Pomoravská /Göding-Landshut/		58	0.202	Göding				
		59	1.132	,,				
		60	1.165	,,				

-	1	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1	7.10	3.50	6.70 7.10	
1	-	2	-	-	-	-	-	
1	-	2	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1	5.00	3.20	4.60 ~~5.00~~	Nr. 22 V. d. G.
-	-	-	-	1	5.00	3.50	4.60 ~~5.00~~	Nr. 23 V. d. G.
1	-	2	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	1	-	-	-	6.25	Nr. 66a Br. V.
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
1	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1	6.02	3.85	5.50	
-	-	-	-	1	5.85	3.73	5.50	

209

S v i t a v s k á Brünn-Lipůvka-Černá Hora - Grenze		61.	1.975	Brünn
		62	10.590	Česká
		63	36.349	Swittawka
T e l č s k á Rossitz-Popowitz	I.	64	6.840	Rossitz
		65	8.431	,,
		66	12.380	Popowitz
Telčská II. Námiest a/O.Trebitsch-Teltsch	II	67	25.251	Náměst n/O.
		68	38.351	Wladislau
		69	46.381	Trebitsch
		70	47.292	,,
		71	50.441	,,
		72	52.593	,,
		73	79.463	Teltsch
T ě š í n s k á Brünn-Wischau-Drissitz Brodek	I.	74	0.920	Brünn
		75	1.380	,,
		76	3.540	,,
		77.	17.365	Rauschnitz
		78	18.399	,,
		79	19.533	,,
		80	20.994	,,
		81	22.170	,,
		82	31.633	Wischau

-	1	1	-	-			-		
-	1	1	-	-	-	-	-		
-	-	-	-	1	9.50	6.15	9.00		
-	1	1	-	-	-	-	-		
-	-	-	-	1	5.00	3.93	4.60		Nr. 30a V. d. G.
-	-	-	1	-	-		6.60		Nr. 14 Br. V.
1	-	1	-	-	-	-	-		
1	-	1	-	-	-				
1	-	1	-	-	-				
1	-	1	-	-	-				
1	-	1	-	-	-				
-	-	-	-	1	5.80	3.40	5.40 ~~5.80~~		Nr. 34 V. d. G.
1	-	1	-	-					
1	-	1	-	-	-		-		
-	-	-	-	1	20.70	4.00	11.00		
1	-	-	1	-	-		6.30		Nr. 29a Br. V.
-	-	-	1	~~X~~	~~18.90~~	~~6.60~~	6.60		Nr. 30 Br. V.
-	-	-	-	1	11.00	5.10	6.50		
1	-	1	-	-	-		-		
-	-	-	1	-	-	-	8.00		Nr. 31 Br. V.
-	-	-	1	1	11.40	4.60	6.40		
-	1	1	-	-	-				

Těšínská	I	83	33.193	Wischau	-	-	I	I	-
		-	-	-	-	-	I	I	-
Těšínská Broden - Prosnitz-Olmütz	IIa	84	57.685	Prossnitz	I	-	-	-	-
		85	73.441	Olmütz					
		86	73.977	,,					
		-	-	-	-	-	I	I	-
Těšínská Olmütz - Teilstrecke ~~Stadt~~	IIb	87	0.547	Olmütz	-	-	-	-	-
		88	0.691	,,	-	-	I	-	-
		-	-	-	-	-	I	I	I
Těšínská Olmütz-Przaslawitz	IIc	89	0.519	,,	-	-	-	I	- I
		90	0.848	,,	-	-	-	I	- I
		91	0.858	,,	-	-	-	I	- I
		92	0.878	,,	-	-	-	I	- I
					I	-	-	-	-
Těšínská Liepnik-Drahotusch Mähr. Weiskirchen	III	93	24.860	Lipnik	-	-	I	-	I
		94	40.0~~88~~50	Bölten - Weißpeirchen					
		95							
Těšínská Chlebowitz-Mistek-Dobrau - Grenze	IVb	95	0.0~~84~~47	Friedeck	-	-	I	-	I
		96	1.688	,,	I	-	-	-	-
		97	5.370	,,	-	I	-	-	-
					X	I	-	-	-
					I	-	-	-	-
Vídeňská Brünn - Grenze		98	3.139	Brünn	-	-	I	-	I
			-	-	-	I	-	-	-
					I	I	-	-	-
Západomoravská Znaim - M.Budwitz		99	41.620	Mr.Budwitz	-	-	I	I	-

-	-	-	1	-	-	-	6.00	Nr. 32a Br.V.
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1	12.80 (gesamt)	3.80	2x 4.30 zus. 8.60	
1	1	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	1	-	-	-	6.50	Nr. 44a Br.V.
-	-	-	1	1	-	-	4.60	Nr. 47 Br.V. u. Nr. 48 V.d.Z.
-	-	-	1	1	-	-	10.00	→ Nr. 47a Br.V.
1	-	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1	8.60	3.80	6.00 ~~2.80~~	

206a

Staro-Hrozenkovská	100	14.688	Ung.Hradišch	-	1	-	-	-
Austerlitz-Ung.Hradisch	101	15.198	,, ,,					
Ung.Brod-Alt.Hrozenkau	102	15.254	,, ,,	-	-	1	-	1
	103	9.050	Hradschkowitz	-	1	1	-	
	104	16.844	Ung.Brod	-	-	1	-	1
Žďárská	105	17.094	Brodek bei Prerau			1	1	1
	106	17.224	,, , ,,					
Prerau-~~Prossnitz~~-Brodek	107	17.240	,, ,, ,,	-		1	-	1
~~Boskowitz~~-Saar	108	17.252	,, ,, ,,	-		1	1	-
	109	17.260	,, , ,,	-		1	1	-
	110	17.558	Prerau,,	-	-	1	1	-
	111	21.536	,,					
	-	-	-	-	-	1	-	1
Luhačovická	112	6.600	Polischno bei Luhačowitz					
/Ung.Brod-~~Luhačowitz~~/		-	-	1	1	-	-	-
		-	-	1	1	-	-	-
	-	-	-	-	-	1	-	1
Kroměžížská	113	34.631	Kremsier					
	114	34.716	,,					
	115	39.104	Kremsier	-	-	1	-	1

-	✓ -	-	-	1	5.60	3.60	5.15	Nr. 54 V. d. Z. 207
-	✓ 1	1	-	-	-	-	-	
1	✓ -	1	-	-	-	-	-	
1	✓ -	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1	7.50	3.80	7.60	
-	1	1	-	-	-	-	-	
-.	-	-	1	-	-	-	7.20 ~~3.00~~	Nr. 87. Br. V.
-	1	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	
1	-	1	-	-	-	-	-	

Brünn, 17. I. 1939

Horér

reuzung								
Schinengleich übergang			Strassen		Lichte Weite	Lichte Höhe	Nuzbare-Fahrabahn-breite	Bemerkung
beschr.	unbeschr.	Zahl der Geleise	übergang	unter führung				

Land Mähren

Zusammenstellung der wichtigen Brücken

(von etwa 10 m Gesamtlänge an und mehr)

im Zuge der Staatsstrapen Mährens.

Beilage: 1 Übersichtsplan 1: 375.000

Bemerkung: Die einzelnen Brücken sind ihrer ungefähren Lage nach im beiliegenden Übersichtsplan in rot eingetragen und mit der laufenden, roten Nummer der Zusammenstellung bezeichnet. Bei besonders wichtigen Brücken wurde die rote Nummer mit einem roten Kreis umgeben.

Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Übersetzungswinkel.	Nutzbare Breite		Höhe der Unterkante über Hochwasser in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
		der Fahrbahn in m.	der Gehwege in m.					

210a

	Post Pom. No.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.
		Jihlavská I. Beim. Donau	0						
1	14	Jihlavská II (Domácího - Vel. Meziříčí - Jihlava)	31·623	Vel. Meziříčí		Brücke über den Bidýška-Bach in Vel. Meziříčí.	1	⊥ 11·20 ⊥ 14·50	
2	16		32·461			Brücke über den Bidýška-Bach	4	4·75	0·9 0·9 0·9
3	19		43·000			„Jablonovský" Brücke	2	5·90	1·70
4	22		46·823			Brücke über den Kaclavický-Bach	1	9·50	
5	27		49·793			Brücke über den Oslava-Fluß	2	14·20	1·15
6	38		62·029			Brücke über den Řehořovský ň. Hugatinský Bach ň. über die Černá	3	4·43	2× 1·80
7	47a		79·756	Jihlava		Brücke über den Jihlavka-Fluß (Hollymühlbrücke)	5	12·60 4·97 5·07 5·03 12·60	4.× 1·90
8	b		79·591			Brücke über den Jihlavka Fluß unt Pintergang in Heulos	2	3·76 30·00	2·50
9	c		79·663			Überfahrt über die Fabriksschlepp bahn in Helenin	3	4·5 6·0 4·5	2× 0·5

I Kl. - 18T
II Kl. 14T (nach der alten Vorschrift) 244

Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Überset-zungs-winkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über Hochwasserstand in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
14.50	50°30'	6.6	2x 0.4	3.5	I	Unterbau aus Stampfbeton. Oberbau - Eisenbeton-Balkenkonst. Fahrbahn gepflastert	1932/33	
21.70	90°	8.55		2.70	II.	Gewölbte Brücke mit geschotterter Fahrbahn	1857	
13.70	70°	7.90		5.10	I.	Dito		
9.50	90°	4.95 ~~9.50~~	2x 0,40	9.40	II.	Halbkreisgewölbe mit geschotterter Fahrbahn.	1859	
28.70	73°44'	4.60	2x 1.20	3.80	I	Eisenbetonbalken-Brücke Fahrbahn geschottert	1912	
16.89	90°	7.65	2x 0,31	2.90	II	Gewölbte Brücke mit geschotterter Fahrbahn	1866	
47.47	90°	6.26	2x 0.33	3.20 / 4.50	18T	Rippeneisenbeton Konstruktion Fahrbahn gepflastert	1923	nicht mehr im Zuge der Hauptstraße (Umlegung)
36.26	75°	7.0	2x 1.0	9.50	24T 500 kg/m²	Dito	1938	
16.0	90°	7.0	2x 1.0	5.40	"	Eisenbeton-Rahmenkonstruktion	1938	

Z.U.B. 1939. Ü-27

212a

	Post ~~Plan~~ No.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.
19	12	Kšadovanská II (Znaim - St. Antonín)	31.465	Mor. Budějovice		Brücke über den Janda Bach	1	7.50	—
20	15		41.276			Brücke über den Jaroměřický Bach	1	⊥ 10.00 ⊥ 19.30	
21	16		44.321			Grundbach brücke	2	2 × 4.10	1.30
(22)	Pojem No. Max-Berge	Kšadovanská - Kostel II.	87.982	Jihlava		Brücke über den Jihlava-Fluß in Jihlava	3	5.70 31.60 5.70	2 × 2.5
~~23~~		Doleinská (Brünn - Rajhrad)	~~3.180~~	Brno		~~Brücke über den Leskovský Bach~~	~~1~~	~~3.90~~	~~-~~
(24)		Okružní v Brně (Brünn - Stadt)	1.057	Brno - město		Brücke über den Svratka-Fluß (Glouhý)	mittlere Öffn. 1 2 Öffn.	⊥ 31.20 ⊥ 30.857 verschüttet	
(25)			6.550 ?			Brücke über die Svitava	1	26.55	
26		Svitavská I (Brünn - Líšeňská)	19.388	Boskovice		Brücke über eine Schlucht	1	⊥ 10.05 ⊥ 11.00	
27	1	Svitavská II (Brünn - Svitávka - Gebuze)	35.036	Boskovice		Brücke über den Sebranka Bach	1	9.80	
28	10		37.230			Brücke über den Svitava Fluß	2	2 × 8.97	1 Pilotenjoch 0.3

Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Übersetzungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über Hochwasser in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
7.50	90°	8.40	-	4.0	I	Gewölbte Brücke mit geschotterter Fahrbahn	1860	
⊥ 19.30	75°32'	7.0	2x 1.50	3.20	I	Unterbau aus Stampfbeton. Oberbau: Eisenbeton Balken-Konst. Fahrbahn gepflastert	1933	
9.5	90°	6.30	2x 1.50	2.60	I	Gewölbte Brücke Gehwege ..... v. gepflasterte Fahrbahn	1862 1937	
48.0	90°	7.60	(8.60)	4.0 10.0 4.0	II	Gewölbte-Brücke mit geschotterter Fahrbahn	1847	
		6.0	2x 0.8	2.0	I	~~Widerlager aus Bruchstein. Eisenbetonoberbau Fahrbahn geschottert~~	1925	Entfällt da neue Lichtweite nur 3.90 m
58.20	81°30'	11.60	2x 3.0	6.70	24 t II	Unterbau aus Stampfbeton: Oberbau: Durchlaufender-Eisenbetonträger mit Gelenken. Fahrbahn gepflastert	1935	
26.55	90°	8.60	2x 1.53	9.0	II	Niedriges Bogengewölbe Gehwege auf Konsolen mit Holzbelag. Fahrbahn geschottert.		
10.05	68°	8.70		5.60	I	Gewölbte Konstruktion mit geschotterter Fahrbahn.		
9.80	74°	8.72		7.30	I	Ziegelgewölbe Fahrbahn geschottert	1868	
17.94		4.90	(6.00)	4.65	8T	Holzsprengwerk mit beschotterter Fahrbahn	1882	

213a

	Pol. ~~Plan~~ Nr.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.
29	17		41·712			Brücke über den Střebetinka Bach in Letovice	1	9·48	
29a siehe Nachtrag									
30	12	Pešinská I (Brünn - Rousinov - Vyškov - Brodek)	17·365	Vyškov		Brücke über die Nordbahnstrecke	1	12·90	
31	17		20·994			dto	1	9·40	
32	23		32·570			Brücke über den Hana Fluß	1	15·00	
32a siehe Nachtrag									
33	33	Pešinská II (Brodek - Olmütz)	44·662	Prerov-Lešany		Brücke über den Ortsbach in Brodek	3	3·95 3·92 2·30	1·35 1·13
34	37		58·143			Brücke über den „Hloučela" Bach	4	4× 4·0	
35	38		59·047			Brücke über den „Romža" Bach	1	10·0	
36	44		65 ~~592~~ 704			Brücke über den „Blatná" Bach	1	14·10	
37	48		74·~~280~~ 428			Brücke über den March-Fluß in Olmütz beim Katharienen Tor	1	25·0	
38	49		75·691			Brücke über den March-Fluß in Olmütz beim Bürg-Tor	2	2× 17·17	1·89

Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Übersetzungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn ~~Kante~~ über ~~Hoch~~ ~~Sohle~~ ~~Wasser~~ in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
9.48		7.14		2.50	10 T	Bruchsteinwiderlager. Eiserne I Träger mit Holzbelag u. Beschotterung		
12.90	90°	6.60	(10.45)	6.60	I	Eisernes Fachwerk mit Fahrbahn oben geschottert.		In Erhaltung der Staatsbahn
9.40	90°	8.0	2x 0.40	9.60	I	Gewölbte Brücke mit geschotterter Fahrbahn - rekonstruirt	1937	Dto
15.0	90°	7.0	2x 1.50	4.0	I	Unterbau aus Stampfbeton. Eisenbetonkonstr. Rippenbalken. Fahrbahn gepflastert Gehwege asphaltiert	1932/33	
12.65	90°	7.10	2x 0.50	2.90	I	2 Öffnungen Eisenbetonplatten Konstruktion. 1 Öffng gewölbt. geschotterter Fahrbahn.	1865 rem. 1936	
22.30	90°	7.05	2x 1.72	3.40	I	Gewölbte Brücke Eisenbeton Gehwege zur Erweiterung der Brücke. Fahrbahn geschottert	1870 1936	
10.0	90°	6.~~60~~ 50	2x 0.~~40~~ 30	3.70	18 T	Unterbau aus Stampfbeton. Oberbau: Eisenbeton-Rippenplatte. Fahrbahn gepflastert	1924	
14.10	61°57'	6.60	2x 0.40	4.65	I	Unterbau aus Stampfbeton. Oberbau: Eisenbetontragwerk mit versenkter Fahrbahn.	1931	
25.0	90°	6.50	3.50	5.0	I	Eisenbetongewölbe mit geschotterter Fahrbahn. Gehwege asphaltiert	1908	
36.23	90°	7.0	1.55	8.0	12 T 460 kg/m²	Eisernes Fachwerk mit Joreseisenbelag u. Beschotterung	1887	

114a

	Post-~~Plan~~ No.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.
	6	Jesenska II B (Jeichtice in Obmitz)	∅	Olmütz					
39	2	Jesenska II C (Obmitz-Hof Zgoblice)	0·778	Olmütz		Brücke über den Bystřica Bach	3	11·45 12·10 11·45	2× 1·50
40	17	Jesenská III. (Vel. Bystřice - Cipník - Hranice)	23·637	Hranice		Brücke über den Trnava Bach	2	2× 5·40	1·8
41	28		32·158			Brücke über den Žabník Bach	2	2× 4·40	1·30
42	30		34·108			Doppelbrücke zu Drahotuše	2	7·50 8·14	
43	33		37·193			Brücke über den Velička Bach	1	12·00	
44 44a	34 siehe Nachtrag		37·342			alte Inundations-brücke (Überschwemmungs-Gebiet)	4	2×3·78 2×3·31	
45	91	Jesenská IVa (Přibor - místek)	78·672	Místek		Rychaltizer Brücke über den Převnica Fluß	3	15·34 19·38 15·34	2× 1·62
46	101		86·721			Brücke über die Olešná	2	2× 10·82	1·50
47 47a	191 siehe Nachtrag	Jesenská IV b (Frýdek - Soká Grenze)	0·047	Frýdek		Brücke über die Ostrawica zu Frýdek	6	13·56 13·90 13·98 13·88 13·88 12·90	1·26 1·25 1·27 1·29 1·59

Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Überseitzungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über Hochwasser in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
38·0	90°	5·80	2× 1·50	4·40	I	Unterbau aus Stampfbeton. Eisenbetonkonstr. Syst. Hennebique Fahrbahn geschottert	1913	
12·60	70°	9·50		3·30	I	Gewölbte Brücke mit geschotterter Fahrbahn	1836	
10·10	90°	8·50		3·20	I	Otto verstärkt durch Betonmantel	1928 1930	
15·64	82°33′ 128°50′	8·70		2·50	I	Eisenbetonkonstr. aus je 10 I Eisen № 45 Jorés Eisenbelag Fahrbahn aus Teerasphaltaw	1916	
12·0	80°	7·0	2× 2·50	3·60	22T	Eisenbetonkonstr. Einfacher Rippen-Träger Fahrbahn gepflastert	1922	
16·97	90°	8·50	1× 1·50	3·0	II	Gewölbe mit geschotterter Fahrbahn Gehweg gepflastert		
53·30	80°	6·60	2× 0·4	4·40	18T	Unterbau aus Stampfbeton. Oberbau Eisenbetonkonstr. Fahrbahn gepflastert		
23·14	90°	8·30		5·0	I	Unterbau aus Stampfbeton. Oberbau. Eisenbetonkonstr. Syst. Hennebique Geschotterter Fahrbahn.	1919/20	
88·76	90°	4·60	2× 1·5	8·0	I	Blechträgerbrücke mit Fahrbahn oben, diese geschottert. Gehweg mit Holzbelag.	Unterbau 1825 Oberbau 1902	

215a

	Post Pfam No.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.
48	194		10·495			Wojkowitzerbrücke	1	9·50	
49	9	Českomoravská (Olmütz - Loštice)	23·163	Litovel		Brücke über den Ortsbach	2	2 × 5·70	1·70
50	19		30·586			Brücke über das Überschwemmungsgebiet in Loštice	3	3 × 3·80	2 × 1·22
51	20		30·763	Přibor		Brücke über die Třebůvka in Loštice	3	3 × 13·20	2 × 1·90
52	50	Strojka I. Teichstrecke in Olmütz	1·741	Olmütz		Brücke über den Marchfluß in der Komenský gasse in Olmütz	1	17·20	2·20
		Strojka II. Teichstrecke in Olmütz	∅						
(53 Kassiert) 54	7	Opavska (Olmütz-Troppau)	8·377			Brücke über den Trkmanka Bach	1	⊥ 14·10 ⊥ 15·02	
55	160	Moravskoslezská	27·477	mor. ostrava		Oderbrücke bei Schönbrunn	3	2 × 20·0 + 50·0	2 × 2·0
56	168		32·265			Brücke über die Schleppbahn zum Salomon - Schacht	1	9·27	
57	169		32·343			Brücke über die Oskau - Friedländer u. Moudau - Bahn	3	2 × 5·50 1 × 5·62	2 eiserne Joche

Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Überseitzungs-winkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn ~~Kante~~ über ~~Hochwasser~~ Schienenoberkante in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
9.5	90°	6.20	(6.80)	4.80	II	Holzhängewerk mit beschotterter Fahrbahn	1831	Mauerwerk rep. 1917
13.10	90°	6.5		4.0	I	Gewölbte Brücke mit geschotterter Fahrbahn	1858	
13.84	90°	6.5	(9.80)	2.50	I	Dto	1824	
43.40	90°	5.25	2x 6.80	4.60	12T 400 kg/m²	Eisernen-Parallel-Fachwerkträger Joréseisenbelag Fahrbahn geschottert	1891	
17.20	77°30'	12.0	2x 3.0	5.90	I u. Straßenbahn	Unterbau aus Stampfbeton. Oberbau: Eisenbetonplattenbalken. Fahrbahn gepflastert. Gehwege asphaltiert	1935	
⊥ 15.02	69°56'	6.60	2x 0.4	3.80	I	Widerlager aus Stampfbeton. Eisenbetonträger	1929.	
9.40	90°	7.0	1.50	6.0	I	Eisernes Fachwerk mit Joréseisenbelag u. Beschotterung. 1 Gehweg mit Rosten-belag	1897	verstärkt 1906
9.21	45°	11.00 ~~9.50~~	(14.45) ~~4.50~~	6.20	I	Blechbalkenbrücke mit beschotterter Fahrbahn u. 1 Gehweg mit Betonestrich	1900	Wird von der Nordbahn erhalten
16.62	90°	8.30	1.70 3.20	5.80	I	Blechbalkenbrücke mit 2 eisern. Jochen beschotterte Fahrbahn 1 Gehweg mit Betonestrich	1900	Dto

	Post Nr.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.	Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Überseitzungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahnkante über Hochwasserspiegel in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
(58)	170		33.526			Ostrawitzabrücke in Ostrau	3	13.70 58.20 13.70	2.50 2.50	90.6	90°	10.0	2.5	9.0	I	Eiserner Bogenträger Fahrbahn unten mit Holzklötzen gepflastert, 2 asph. Gehwege auf Konsolen	1914	auf der Brücke liegt das Geleise der electr. Bahn Oderberg - M. Ostrau
(59)	4	Ostrau - Mähr. Ostrau - Bodenbach	14.185	Mähr. Ostrau		Brücke über den Bečva Fluß	3	3 x 20.50		64.50	90°	6.5	2 x 1.50	5.0	~~II~~ I.	Eisenbetongewölbe System Hennebique	1905	
(60)	6		19.861			Brücke über den Mošťenka Bach	3	5.99 11.68 5.99	⊥ 2 x 1.30 ⊥ 2 x 1.32	26.30	79°	5.40	2 x 6.80	5.70	22 T	Unterbau aus Stampfbeton. Eisenbetonkonstr. Durchlaufende Träger Fahrbahn gepflastert	1923	
61	9		37.294	Kremsier		Brücke über den Rusava Fluß	1	11.70		11.70	90°	6.0	1.5	4.6	I	Eisenbetonkonstr. Einfache Träger	1926	
(62)	15		45.115			Brücke über die Dřevnica	1	⊥ 27.00 ⊥ 28.30		⊥ 28.30	72° 30'	8.0	2 x 1.50	7.0	I	Unterbau aus Stampfbeton. Einfache Plattenträger Fahrbahn gepflastert	1936	
(63)	16		49.966		2. Z.B. Olmütz	Brücke über den March Fluß	1	78.80		78.80	90°	6.0	1.05	7.80	II	Halbparabel. eiserne Fachwerk. Joché eisenbelag. Gehweg - Blechbelag Fahrbahn u. Gehweg asphaltiert	1932 1892	
64	17		50.480			Slavý Brücke	2	2 x 9.27	1.0	19.54	90°	6.0	2 x 1.50	4.80	I	Eisenbetonbalken Konstr. Fahrbahn asphaltiert	1898 umgeb. 1936	
65	29		65.729			Brücke über die alt Olšava	2	2 x 8.0	1.90	17.90	90°	5.20		2.50	I	Ziegelgewölbe		
(66)	31		66.572	Holešau		Brücke über die Olšava	1	25.0		25.0	90°	5.20	1.6 2.0	6.50	I	Widerlager aus Stampfbeton. Eisenbetonbogenbrücke	umgeb. 1929/1930	
67 entfällt 66a siehe Nachtrag 68	43		92.341			Brücke über die Radějovka in Petrov	1	12.0		12.0	90°	5.0	2 x 1.20	3.0	18 T	Unterbau aus Stampfbeton Einfache Platten-Rippen-Träger	1924	

	Fort Pfeil Nr.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.	Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Überseitzungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über Hochwasserstand in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
69	45	Pomorawodol	95.992			Brücke über das Überschwemmungs Gebiet	2	2 × 5.50	2 × 0.8	11.0	90°	5.90		2.0	II	Eiserne Träger mit Holzbelag		
70	46		96.094			"	6	6 × 3.70	5 × 0.8	26.20	90°	6.0		2.0	II	Gewölbe zwischen I Trägern		
71	47		96.237			"	2	2 × 5.95	0.8	12.70	90°	6.30		2.0	II	Eiserne Träger mit Holzbelag		
72	48		96.367			"	3	3 × 2.50	1.0	9.50	90°	6.00	(7.80)	2.0	II	Ziegelgewölbe		
73	49		96.461			"	3	3 × 2.50	2 × 0.8	9.10	90°	6.00	(7.30)	2.0	II	Ziegelgewölbe in I Trägern		
74	50		96.571			"	2	2 × 5.50		11.0	90°	7.0		2.0	I	Widerlager aus Ziegel u. Bruchsteinwerk I Trägern u. Holzbelag	Umgeb. 1933	
75	51		96.653			"	3	3.02 3.19 2.97	2 Joche	9.18	90°	5.75		2.0	10t	Hölzerne Konstr.	1887	
76	52		96.720			"	2	2 × 9.30	1.20	19.80	90°	6.25		2.0	15t	Widerlager aus Ziegelmauerwerk eiserne Träger mit Holzbelag	Umgeb. 1933	
77	53		96.813			"	3	3 × 5.50	2 × $\frac{120+50}{2}$	18.60	90°	7.15		2.0	I	Widerlager aus Stampfbeton Eiserne Träger mit Holzbelag u. Verdoppelung	Umgeb. 1932	
78	54		96.898			"	2	2 × 6.0	Joch	12.0	90°	5.90		2.0	10t	Eiserne Träger mit Holzbelag	1894	

	Post ~~Plan~~ Nr.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.	Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Überhöhungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der ~~Unter~~ Fahrbahn über ~~Hochwasser~~ Schienenoberkante in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
79	55	ad Pomorankó	97.052			Brücke über das Überschwemmungs Gebiet	4	4 x 10.0	3 Jochen	40.0	70°	6.0		2.0	10 t	3 Pilotenjochen Einbetonierte eiserne Träger	1890	
80	56		97.339			"	2	2 x 4.65	Joch	9.30	90°	~~6.00~~ ~~5.10~~	7.20	2.0	10 t	1. Holzjoch Hölzerne Tragkonstr.		
81	57		97.463			"	1	6.0		6.0	90°	6.90		2.0	15 t	Eiserne Träger Holzbelag		
82	58		97.974			Brücke über den Marish fluß	3	⊥ 2 x 18.77 47.42 ⊥ 2 x 19.43 49.09	⊥ 2.0 2.0 ⊥ 2 x 2.07	⊥ 92.09	74°57	5.50	2 x 1.0	8.70	24 T	Unterbau aus Stampfbeton. Eisenbetonkonstr. Durchlauf-Parapett-Träger mit gelenkem Fahrbahn gepflastert	1938/39	
83	3	Hodonín-okraj abzweig Těšínská - Slavkov - Čejč - Hodonín	1.330	Bruntál	Hodonín	Brücke über den Prousinovský bach	2	2 x 6.90	1.6	15.40	90°	8.20	2 x 0.4	3.90	I	Eisenbetonkonstr. Einfache-Platten-Balken	1937	
84	7		6.712			Brücke über den Litava bach	1	10.0		10.0	90°	8.0	2 x 1.20	4.30	I	Unterbau aus Stampfbeton Eisenbeton konstr. einfache Rippenträger	1931	
84a	nicht Nachtrag																	
85	9		11.457			Brücke über den Grabach in Nížkovice	2	6.0 + 5.90	1.70	13.60	90°	6.00	(6.80)	4.0	II	Gewölbte Brücke Fahrbahn geschottert		
86	17		43,302			Brücke über die Kyjovka	1	10.0		10.0	90°	6.60	2 x 0.6	5.40	I	Eisenbetonrippen-Konstr. Fahrbahn geschottert	1923	
86a	nicht Nachtrag																	

Nachtrag — Strassen-Überführungen über Eisenbahnen

	Plan No	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk	Baubezirk	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m	Kronenstärke der Pfeiler in m	Gesamtlichte zwischen den Widerlagern	Überspannungswinkel	Nutzbare Breite der Fahrbahn	Nutzbare Breite der Gehwege	Höhe der Fahrbahn über der Sohle	Kategorie	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege	Erbaut im J.	Anmerkung.
a 84		Hodonínská	6.892			Brücke über die Eisenbahnstrecke Brno - Trenč. Teplá	1	⊥ 5.90 ⊥ 6.0		⊥ 6.0	103°20	6.0	1.9 + 1.40	6.0	I	Eiserne Träger mit Jarosseisenbelag		
a 86			49.442			Brücke über die Schmalspurigebahn Ziegelwerke - Göding	1	4.50		4.5	90°	6.0	2× 1.15	5.40	I	Ziegelgewölbe konstr.		
a 66		Pomaranská	74.121			Brücke über die Eisenbahnstrecke Brünn - Trenč. Teplá	1	6.0		6.0	90°	6.25		4.90	15 T	Eiserne Träger mit Holzbelag		
a 29		Tešínská I Brno - Brader	3.540			Brücke über die Eisenbahn	1	⊥ 6.0 ⊥ 8.40		⊥ 8.40	134°30	6.30	1.55 1.45	6.70	I	Eiserne Träger konstr.		
a 32			33.191			Otto	1	9.50		9.50	90°	6.0	2× 1.05	6.50	I	Bäuder gewölbe		
a 44		Tešínská III	40.050			Brücke über die Eisenbahnstrecke Hranice - Vsetín	1	16.15		16.15	90°	6.50	2× 0.5	7.0	I	Eisenbeton-Parapett-Träger		
47		Tešínská IIb	0.047			Brücke über die Eisenbahnstrecke Frýdek - mor. ostrava u. über die Ostravica	siehe No 47											
a 47			1.688			Brücke über die Eisenbahnstrecke Kojetín - Tešín	1	5.0		5.0	90°	10.0	beide Gehwege 9.95 (19.95)	6.50	18 T	Eiserne Konstruktion		
87		Lukačovická	6.603			Brücke über die Eisenbahnstrecke Zijovd - Lukačovice	1	⊥ 9.40 ⊥ 16.20		⊥ 16.20		7.20	2× 0.4	5.50	24 T	Eisenbeton-Rippen-Backen konstr.		

	Post №	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.	Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Übersetzungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über der Sohle in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
													Land Mähren					
													Nachtrag					
												zur	Zusammenstellung der wichtigen (von ~10 m l.W. an und mehr) im Zuge der Staatsstraßen.				Brücken	

	Post Nr.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.	Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Übersetzungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über der Sohle in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit.	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
		Fahrbahnen Punkt I Anschluß Opacnice				~~0~~												
88		Verbindungsstraße Pardubitz – Ausnutz	11.759			Brücke über den Ortsbach	1	⊥5.70 ⊿7.85		7.85	76°	7.50	2x 0.60	5.0	20T	Eisenbetonplatten-balken	1936	
89		Verbindungsstraße Pardubitz – Anschluß Opacnice	16.219			dtto.	1	7.90		7.90	90°	9.0	1.4 0.4	2.94	20T	dtto		

	Post Nr.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m	Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m	Überseitzungswinkel	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über der Sohle in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.
96		Mährisch Trübau - Kremsier	34.540			Brücke über den March Fluss in Kremsier	1	60.o		60.0	90°	6.50	2x 3.			Eisernex Fachwerk- [illegible]. mit Beton- [illegible]hn	1902	
97			35.731			Brücke über den Meliorationsgraben	4	4x 6.60	3x 1.30	30.30	90°	7.2	2x 0.			[illegible]gewölbe [illegible]irkt durch [illegible]etonplatte		
98		Zdislawitz - Kokorka	16.399			Brücke über die Kokorka	1	⊥ 11.o ∠ 18.80		11.o 18.8o	39°	6.0	2x 1.			[illegible]betonkonstr.	1937	
						Brücke über das Ueberschwemmungsgebiet	10	5.20 6.80 6.70 6.90 6.85 6.60 6.50 6.90 6.90 6.50 9x 0.8		73.05	-	6.4 7.60	1.2	mat 2.7	7.5	Holzkonstruktion		
						dtto	7	4.25 4.75 4.90 6.30 6.10 4.45 4.20 35.05	Gesamm 3.10	38.15	-	7.60	-	mat 5.4	7.5	dtto		
						dtto	6			19.15	-	7.60	-	mat 2.70	7.5	d		
						Brücke über den March Fluss	1			75.o	80°	5.70	2x 1.60 ausser halb	10.-	8T	Eisern konst		

	Post No.	Bezeichnung der Strasse	km.	Politischer Bezirk.	Baubezirk.	Name der Brücke.	Anzahl der Öffnungen	Lichte-Weite der Öffnungen in m.	Kronenstärke der Pfeiler in m.	Gesamtlichtweite zwischen den Widerlagern in m.	Überseizungswinkel.	Nutzbare Breite der Fahrbahn in m.	Nutzbare Breite der Gehwege in m.	Höhe der Fahrbahn über der Sohle in m.	Kategorie (Rangsklasse) und Tragfähigkeit	Konstruktionsart der Brücke, Beschaffenheit der Fahrbahn und der Gehwege.	Erbaut im Jahre.	Anmerkung.

Land Mähren.

Verzeichnis

der Engstellen an den Staatsstrassen in Mähren. ~~und Schlesien.~~

Beilage: 1 Übersichtsplan 1: 375 000
(auch zum Verzeichnis der Bahnkreuzungen gehörend)

Bemerkung: Die einzelnen Engstellen sind ihrer ungefähren Lage nach im beiliegenden Übersichtsplan eingetragen. Bei besonders verkehrshindernden Engstellen wurde die Nummer der Engstelle mit einem Kreis umgeben (siehe Übersichtsplan)

Brünn, den 22. Mai 1939

Sill, Reg. Bauassessor

225a

Staatsstrasse:	Engstellen an den Staatsstrassen						Strassenbreite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite	
	Lauf Nr.	Lage der Engstelle						Vor	Hinter
		Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte:	Länge	Bemerkung	Nutzbare Fahrbahnbreite	der Engstelle	
	1	2	3		4	5	6	7	8
Českomoravská Olmütz-Littau-Loschtitz	1.	21.736	frei		48.80	Brücke	5.45	~~9~~ 6.3	~~9~~ 6.3
	2.	23.192	"		15.60	"	5.40	~~9~~ 6.3	~~9~~ 6.3
	3.	25.360	Gemeinde	Měník	9.40	"	5.60	~~9~~ 6.3	~~9~~ 6.3
	4.	30.752-30.800	"	Loschtitz	48.40	"	5.00	~~7.90~~ 6.3	~~8.40~~ 6.3
	5.	30.800-30.894	"	"	94.-- } 142.40 m	Gasse	4.90 ~~8.40~~ u. 5.45	~~4.90~~ 6.3	6.3
	6.	31.010-31.210		Markplatz Loschtitz	200.-	"	4.80 ~~u.~~ ~~9.-~~	6.3	~~9~~ 6.3
Hodonínská Holobitz-Austerlitz-Goding.	~~7.~~	~~6.00-6.100~~		~~Stadt Austerlitz~~	~~100.-~~		~~6.--~~	~~6.30~~	~~6.30~~
	7.	51.805	frei		8.--	Brücke	4.60	6.50	6.50
	8.	52.708	"		8.--	"	5.40	6.50	6.50
Jihlavská Brünn-Domažlov-Iglau	~~8.~~	~~31.822-31.862~~		~~Stadt G. Bittesch~~	~~40.--~~		~~6.30~~	~~8.15~~	~~7.30~~
	~~8.~~	~~32.119-32.141~~		~~Gem. G. Bittesch~~	~~22.--~~		~~6.--~~	~~6.30~~	~~6.30~~
	~~8.~~	~~32.300-32.400~~		"	~~100.--~~		~~6.30~~	~~7.30~~	~~6.30~~
	~~9.~~	46.823	frei		10.--	Brücke	5.75	~~7.--~~ 6.3	~~7.--~~ 6.3
	10.	49.870-49.950		Stadt G. Mesritsch	80.--	Einfahrt	3.70	6.70	6.10
	~~9.~~	~~50.270-50.420~~		"	~~150.--~~	~~Ausfahrt~~	~~6.25~~	~~9.80~~	~~9.80~~
	11.	79.240	frei		5.50	Brücke	5.65	~~7.--~~ 6.3	~~7.--~~ 6.3
	12.	82.820		Iglau	30.00	"	4.80	6.30	6.40
	12b	83.232-83.252		Stadt Iglau	20.--	Einfahrt	3.70	6.40	7.50
Krasovské Blansko-Sloup	~~7.~~ 13.	0.004	frei		8.--	Brücke	5.--	~~7.--~~ 6.-	~~7.--~~ 6.-

	Engstellen an den Staatsstrassen					Strassenbreite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite	
	Lauf Nr.	Lage der Engstelle						
		Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte:	Länge	Bemerkung	Nutzbare Fahrbahnbreite	Vor der Engstelle	Hinter der Engstelle
	1	2		3	4	5	6	7	8
Krasové Blansko-Slovo	(14) ~~7.~~	0.016	frei		22.--	Brücke	4.40	6.50	226 6.50
	15. ~~8.~~	0.047	"		32.--	"	5.--	6.50	6.50
Pomoravská-Leipnik-Prerau-Hulein-Ung. Hradisch	16. ~~1.~~	2.449	"		5.--	"	5.70	6.50	6.50
	17. ~~2.~~	13.261	"		5.--	"	5.50	6.50	6.50
	~~3.~~ (18)	14.357- 14.386		Stadt Prerau	39.--	Ringplatz	4.60- bis 6.--	6.30	6.30
	~~4.~~ 19.	14.470- 14.550		"	80.--		5.35- bis 6.--	6.50	6.50
	~~5.~~ 20.	30.745-	frei		3.--	Brücke	5.60	~~7.--~~ 6.30	~~7.--~~ 6.30
	~~6.~~ (21)	31.237 32.283		Stadt Hulein	46.-		4.--	6.30	6.--
	(22) ~~7.~~	~~35.757~~ ~~49.910-~~	frei	~~Stadt~~	12	Unterführung	4.60	6.30	6.30
		~~50.--~~		~~Napajedla~~	~~90.--~~	"	~~5.80~~	~~6.00~~	~~8.00~~
	(23) ~~8.~~	37.855 ~~56.220~~ ~~56.228~~	frei		12 ~~8.--~~	" ~~Duchlass~~	4.60 ~~6.30~~	6.- ~~9.00~~	6.- ~~9.00~~
	~~9.~~ 24.	65.710- 65.750	frei		40.--	Brücke	5.20	6.--	6.--
	~~10.~~ 25.	66.565- 66.595		Gem. Kunowitz	30.--	Brücke	5.20	6.--	6.30
	~~11.~~ ~~26.~~	~~74.117~~ ~~74.125~~	~~frei~~		~~8.--~~	"	~~6.25~~	~~7.--~~	~~7.--~~
	~~12.~~ 26.	81.463-		Gem. Zarazice	120.--		5.--	6.30	6.30
	~~13.~~ 27.	92.335 92.350		Gem. Petrov	15.--		5.00	6.--	6.30
	~~28.~~	~~4.132~~	~~frei~~	~~Göding~~	~~15.--~~	~~Unterführung~~	~~5.50~~	~~6.--~~	~~6.--~~
	~~29.~~	~~4.165~~	~~"~~		~~15.--~~	~~"~~	~~5.50~~	~~6.--~~	~~6.--~~
Telčská Rossitz-Popowitz	(30a)	8,431	frei		12.00	Unterführung	4.60	6.-	6.-
	~~1.~~ 30b	23.500- 23.700		Stadt Namiest	200.-		5.--	6.--	6.--
	~~2.~~ ~~31.~~	~~32.900-~~ ~~33.250~~	~~frei~~		~~350.--~~		~~6.--~~	~~8.--~~	~~8.--~~
	~~3.~~ 31.	39.400- 39.800	frei		400.--	"	5.60	6.- ~~7.--~~	6.- ~~7.20~~

Staatsstrasse:	Engstellen an den Staatsstrassen						Strassenbreite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite	
	Lauf Nr.	Lage der Engstelle						Vor	Hinter
		Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte:	Länge	Bemerkung	Nutzbare Fahrbahnbreite	der Engstelle	
	1	2	3		4	5	6	7	8
226a									
Teltschka Rossitz - Popowitz - Namiest-o/a. - Trebitsch - Teltsch.	~~4.~~ (32)	44.600- 44.680		Stadt Trebitsch	80.-		4.70	7.--	7.--
	~~5.~~ 33.	45.000- 45.100		"	100.-		5.20	8.--	8.--
	~~6.~~ 34.	52.593		Gem. Čechočovitz	35.--		5.40	6.- ~~6.80~~	6.- ~~6.80~~
	~~7.~~ 35.	55.500- 55.800	frei		300.--		5.--	6.- ~~6.70~~	6.- ~~7.20~~
	~~8.~~ (36)	56.4- 58.5	"		2.100.-		4.70 5.40	6.50	6.50
	~~9.~~ (37)	62.500- 63.900		Gem. Hory	1.400.-	Zusammen 4 000 m	4.90	6.- ~~7.00~~	~~4.80~~
	~~10.~~ (38)	63.900 66.500	"		2.600.-		4.80-	~~4.80~~	6.- ~~6.80~~
	~~11.~~ (39)	66.800- 67.100		Gem. Markvartic	300.-		5.--	6.- ~~6.80~~	6.- ~~6.40~~
	~~12.~~ 40.	68.076	"		6.60	Brücke	5.50	6.- ~~7.--~~	6.- ~~7.--~~
	~~13.~~	~~94.0- 94.250~~		~~Gem. Studená~~	~~250.-~~		~~5.80~~	~~6.--~~	~~6.90~~
	~~14.~~	~~79.884~~	"		~~3.60~~	"	~~5.80~~	~~6.50~~	~~6.50~~
	~~15.~~ 41.	96.200- 96.500		Gem. Jíl	300.-		5.60	6.--	6.20
	~~16.~~ 42.	97.600- 98.000	"	~~xxx~~	400.--		5.40	6.--	6.--
	~~17.~~ ~~43.~~	~~98.000- 98.800~~	"		~~800.--~~		~~5.80~~	~~6.30~~	~~6.80~~
Těšínská Brünn-Wischau -	~~1.~~ 43.	21.100- 21.120		Stadt Raussnitz	20.--		5.6 ~~6.--~~	6.- ~~8.--~~	6.- ~~8.--~~
	~~2.~~	~~56.041- 56.149~~		~~Stadt Prosnitz~~	~~108.--~~			~~9.--~~	~~9.--~~
	~~3.~~	~~56.840- 56.894~~		"	~~54.--~~			~~9.--~~	~~9.--~~

	Engstellen an den Staatsstrassen						Strassenbreite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite	
	Lauf Nr.	Lage der Engstelle						Vor	Hinter
		Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte:	Länge	Bemerkung	Nutzbare Fahrbahnbreite	der Engstelle	
	1	2		3	4	5	6	7	8
									228
Těšínská – Prossnitz – Olmütz	~~4.~~	~~57.044-57.064~~		~~Stadt Prossnitz~~	~~20.--~~	~~20.--~~	~~6.10-6.75~~	~~9~~	~~9~~
	~~5.~~	~~58.143~~	frei		~~25.--~~	~~Brücke~~		~~9~~	~~9~~
	~~6.~~	~~74.428~~		~~Stadt Olmütz~~	~~41.--~~	~~"~~		~~12~~	~~12~~
	~~7.~~	~~75.691-~~		~~"~~	~~40.--~~	~~"~~		~~12~~	~~12~~
	~~8.~~	~~0.547~~		~~"~~	~~13.--~~	~~Überfahrt~~	~~2 x 4.30~~	~~12.00~~	~~12~~
	~~9.~~	~~0.778-~~		~~"~~	~~40.--~~	~~Brücke~~	~~5.80~~	~~10~~	~~12~~
Lipnická spojka Olmütz-	~~1.~~	~~0.920-0.946~~		~~"~~	~~20.--~~		~~6.20~~	~~10~~	~~12~~
	~~2.~~	~~1.295-1.385~~		~~"~~	~~90.--~~			~~12~~	~~12~~
Lipnická – Těšínská – Mähr. Weisskirchen	~~1.~~	~~25.860-25.960~~		~~Stadt Lipník~~	~~86.--~~		~~6.30 7.50~~	~~8.50~~	~~8.50~~
	~~2.~~ (44)	25.946-25.956		Lipník	10.--	Durchfahrt durch das Haus	3.80	7.--	7.50
Lipnicka-Drahotusch-Leipnik	~~3.~~ (45)	37.356-37.580		Stadt Mähr. Weiskirchen	224.--		5.40 bis 6.10	7.50	7.50
	~~4.~~ (46)	37.723-37.814		"	91.--		4.50- bis 6.00	7.50	8
Těšínská Chlebowitz-Mistek-Dobra-Grenze	~~7.~~ (47)	88.220-88.390		Stadt Místek	170.--		5.-- bis ~~7.--~~ 6.30	8	6.50
	~~8.~~	~~88.480-88.580~~		"	~~100.--~~		~~6.10 7.10~~	~~6.50~~	7
	~~3.~~ (48)	0.047		Stadt Friedek	90.--	Brücke	4.60	6.50	6.50
	~~4.~~ (49)	0.5-0.580		"	80.--		5.0 bis 6.0	7	7

Staatsstrasse:	Engstellen an den Staatsstrassen						Strassenbreite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite	
	Lauf Nr.	Lage der Engstelle							
		Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte:	Länge	Bemerkung	Nutzbare Fahrbahnbreite	Vor der Engstelle	Hinter der Engstelle
	1	2	3		4	5	6	7	8
227a									
Západomoravská Grenze – Mär. Budwitz – Iglau	~~1.~~	~~40.650 – 40.687~~		~~Stadt Mährr. Budwitz~~	~~37.–~~		~~6.–~~	~~9.70~~	~~9.50~~
	~~2.~~	~~41.610 – 41.630~~		~~"~~	~~20.–~~	~~Brücke~~	~~6.–~~	~~8.60~~	~~8.60~~
	3. 50	73.070 – 73.110		Gem. Stannern ~~"~~	40.–	~~"~~	4.––	7.20	7.80
	4. 51.	73.385 – 73.420		~~"~~	35.–	~~"~~	5.––	6.70	6.70
	5. 52.	85.800 – 86.250		Stadt Iglau	450.–	~~"~~	5.–– 5.40 bis 6.10	8.50	8.50
	~~6.~~ ~~53.~~	~~86.105~~ entfällt	~~frei~~		~~5.–~~	~~"~~	~~5.60~~	~~7.–~~	~~7.–~~
Starohrozenkovská Austerlitz – Ung. Hradisch – Altrozenkau	1. 54.	690 14.~~96~~	~~"~~		28.–	Strassenunterfahrt	5.60 /5.15 + 0.20 + 0.25/	7.50 ~~9.–~~	7.50 ~~9.–~~
	2. 55.	16.672 – 16.704			32.–	Brücke Ungar. Brod	5.––	7.50	7.50
Kroměřížská Wischau – Kremsier – Hulein	1. 56.	32.561 – 33.089		1	528.–	Kremsier	5.60	8.––	6.3
	~~2.~~	~~33.450 – 33.600~~			~~150.–~~	~~"~~	~~5.80~~	~~6.30~~	~~6.–~~
	3. 57.	33.735 – 33.790			55.––	~~"~~	5.60	6.––	6.– – 7.–
	4. 58.	33.830 – 33.880			50.––	~~"~~	5.60 – 5.80	6.30	7.50
Svitavská Svitka – Svitavka	59	37,230		Svitavka	25.00	Brücke	4.90	6.00	6.00

Brünn, 19. V. 1939

Hoch

Engstellen an den Staatsstrassen						Strassenbreite	Durchschnittliche Fahrbahnbreite	
Lauf Nr.	Lage der Engstelle							
	Km	Freie Strecke	Gelegen im Orte:	Länge	Bemerkung	Nutzbare Fahrbahnbreite	Vor der Engstelle	Hinter der Engstelle
1	2	3		4	5	6	7	8

Staats-straße: Jihlavská I

Brünn - Domášov (deutsch)

Brno - Domášov (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

229

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähig-keit t.
	km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).			Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite			
	4.396	Bosonohy	F	B	2.10	B	1	3.00	--	8.60	18
	4.864	-"-	F	B	2.20	B	1	5.50	--	9.10	18
	6.797	Troubsko	F	W	2.50	St	1	2.80	--	8.95	18
	7.047	-"-	F	W	2.65	Z	1	2.30	--	9.00	18
	7.231	Veselka	F	B	2.30	B	1	2.70	--	8.90	18
	11.988	Kývalka	F	W	2.55	St	1	2.40	--	7.65	18
	13.345	Ostrovačice	F	W	4.80	St	1	3.75	--	9.00	18
	17.1242	Říčany	F	W	6.10	B	1	6.60	--	9.70	18
	23.079	Domášov	F	W	3.20	B	1	2.80	--	8.30	22

ZÚ. Brno, 15-27. 1939.

229a straße: ..... (deutsch) Brücken

..... (tschechisch) (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb(W) Balk(B)	Maximale Höhe über Gelände m	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Bordern	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E) Fluss (F)			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats-straße Jihlavská II | Domášov-Gross Meseritsch-Iglau (deutsch) Domášov-Vel.Meziříčí-Jihlava (tschechisch) | Brücken (üb. 2m. L.W.) 230 2.

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	28.559	Přibyslavice	F	W	4.1o	Z	1	3.8o	--	8.4o	22
1	31.623	Velká Bíteš	F	B	3.5o	B	1	14.5o	6.6o	7.4o	18
	32.417	- " -	F	B	1.2o	E I	1	2.4o	--	8.55	22
? 2	32.461	- " -	F	W	2.7o	St	4	á 3.5o	? 7.9o	8.55	22 ?
	38.758	Ruda	F	W	1.1o	St	1	3.1o	--	8.4o	22
	42.386	Jabloňov	F	W	1.6o	St	1	3.45	--	8.65	22
3	43.00	- "-	F	W	5.1o	St	2	5.9o 5.9o	6.9o	7.9o	14
	44.456	- " -	F	W	2.6o	St	1	3.3o	--	8.65	22
	45.487	- " -	F	W	2.6o	St	1	2.8o	--	8.6o	22
4	46.823	- " -	F	W	9.4o	Z	1	9.5o	4.95	5.75	14
	47.778	Vel.Meziříčí	F	W	1.4o	St	2	2.4o 2.4o	--	6.8o	22
	48.292	- "-	F	W	4.35	St	1	3.8o	--	9.75	22
	49.2o4	- " -	F	W	1.8o	St	2	2.5o 2.5o	--	8.oo	22
5	49.793	- " -	F	B	3.8o	B	2	14.2o 14.2o	4.6o	7.oo	18
	5o.994	- " -	F	W	2.oo	Z	1	4.5o	--	6.85	22
	52.346	Měnín	F	B	1.2o	B	1	4.15	--	8.7o	22
	53.613	-" -	F	W	1.7o	St	1	3.8o	--	9.2o	22

Ü.Brno, II-27.1939.

230a

Staats straße: Jihlavská II

Domášov-Gross Meseritsch-Iglau (deutsch)
Domášov-Vel. Meziříčí-Jihlava (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb (W) Balk (B)	Maximale Höhe über Gelände m	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Bordern	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t
	54.346	Měřín	F	W	1.80	St	1	3.00	--	8.20	22
	58.617	- " -	F	W	2.50	St	1	3.70	--	8.85	22
6	62.029	- " -	F	W	2.90	St	~~3~~	~~3.50 3.50 3.50~~	7.65	8.30	14
	62.796	- " -	F	W	2.50	St	1	5.30	--	9.50	22
	66.888	Řehořov	F	W	1.30	St	1	2.85	--	9.50	22
	68.951	- " -	F	W	1.10	St	1	2.70	--	9.00	22
	74.184	Vel. Beranov	F	W	3.50	St	1	4.50	--	7.10	22
	74.958	- " -	F	W	1.60	St	1	2.30	--	8.90	22
	75.929	- " -	F	B	1.90	B	1	4.20	--	9.10	22
	76.172	- " -	F	B	1.90	B	1	2.20	--	9.10	22
7	nicht mehr im Zuge der Staatsstraße, bei einer Umlegung ersetzt durch 8										
8	79.591	Helenín	F	B	9.50	B	2	3.76 30.00	7.0	9.00	24
9	79.663	- " -	E Fabrik	B	5.40	B	3	4.50 6.00 4.50	7.0	9.00	24
10	79.830	- " -	E	B	6.70	B	3	10.38 13.45 10.38	7.0	9.00	24
11	82.820	Jihlava	F	Bog	9.20	B	1	25.30	4.80	7.40	18
	82.889	- " -	F	W	6.10	St	1	7.20	--	7.70	22
	82.902	- " -	Weg	W	3.10	St	1	3.75	--	7.70	22

22 89.982 Va bei Zápolenmosaike II aufgeführte Brücke in Km 89.982 22 gehört hieher zur Jihlavská II

Staats-straße: Kywalka - Trebitsch (deutsch)

Telčská I odd. (Abt.) Kývalka - Třebíč (tschechisch)

Brücken 231 (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahn breite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	4.697	Rosice	F	W	4.55	St,Z	1	2.5o	5.5	8.o	18
	5.27o	-"-	F	W	3.6o	Z	1	4.2o	5.6o	6.3o	18
	5.559	Zastávka	F	B	5.75	B	1	7.8o	6.6o	7.9o	18
	5.964	Zastávka	F	B		B	1	2.oo	5.4o	8.oo	22
	6.226	-"-	F	W		St	1	3.4o	5.95		18
12	6.45o	-"-	F	B I	2.8o	E I	1	11.4o	5.6o	7.oo	13
13	8.368	-"-	F	B I	4.3o	E I	1	1o.o	555	5.55	13
	8.431	-"-	E	B	3.93	E I	1	7.15	4.5o	4.5o	
	8.766	Zastávka	F	W	4.6o	St	1	4.4o	5.5o	7.1o	18
	12.o12	Popovice	F	W	3.3o	Z	1	2.7o	5.5o	5.8o	18
14	12.38o	Popovice	E	B	6.45	B	1	9.8o	6.6o	7.5o	24

Fortsetzung
Siehe nächste Seite

Staats-231a straße: Rywalka – Trebitsch (deutsch) | Brücken
Telůskó I. odd. (Abb.) Rýwalka – Třebíč (tschechisch) | (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Bordern.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	18.285	Rabice	F	W	4.75	Z	1	⊥ 7.50	7.80	7.80	18
	19.594	Náměst. n. O.	F	W	1.60	St	1	⊥ 3.70	8.50	8.50	18
	23.500	–"–	Weg	W	2.60	St	1	⊥ 3.10	7.50	7.50	22
15	23.866	–"–	F	W	2.50 4.60	St Z	7	4.10 6.50 4.50 6.50 6.50 4.10 7.50	5.30	8.10	18
	27.009	–"–	F	W	1.50	St	1	⊥ 2.40	7.20	7.20	22
	31.381	Vladisla.	F	W	2.20	Z	1	⊥ 2.75	6.80	6.80	22
	34.989	–"–	F	W	3.20	Z	1	⊥ 6.60	5.20	5.20	22
	36.165	–"–	F	W	4.40	St	1	⊥ 3.80	6.80	6.80	22
	36.767	–"–	F	W	1.90	Z	1	8.70	5.70	5.70	22
	40.903	Třebíč	F	W	3.40	Z	1	7.50	5.75	5.75	22
	41.946	–"–	F	W	1.40	St	1	2.60	6.80	6.80	22
16	42.865	–"–	F	W	3.00	Z	2	4.75 4.75	6.50	6.50	18
	43.485	–"–	F	B	1.50	B	1	⊥ 2.50	7.20	7.20	22
17	44.447 (529)	–"–	F	W	5.65	B	2	23.50 23.50	5.80 5.80	8.60	18
	44.489	–"–	F	B	4.60	B	1	7.80	5.80	8.60	22
	44.565	–"–	F	B		E I	1	7.00	10.00	10.00	6

Staats — Straße: Třebíč — Telč — Studenec (deutsch) | Brücken (üb. 2 m. L.W.) 232 W.

Telečská II. odd. 1941 | Třebíč — Telč — Studenec (tschechisch)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb. (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb. (W) Balk. (B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	51.600	Markvartice	F	W	1.80	Z	1	⊥ 4.20	5.50	8.00	22
	58.945	Předín	F	W	1.50	Z	1	⊥ 2.50	5.70	7.00	22
	61.872	Markvartice	F	B	1.20	E (I)	1	3.00	6.50	7.50	22
	66.836	Ořechov	F	W	1.20	E	1	7.00	6.50	6.50	15
	68.096	— " —	F	P	—	E	3	3 × 1.50	4.80	5.30	15
	68.698	— " —	F	B	0.90	B	1	2.00	9.00	10.00	22
	72.548	Telč	F	W	3.20	E	1	⊥ 4.00	6.80	7.40	22
	76.562	— " —	F	B	2.80	B	1	⊥ 8.30	6.00	8.60	22
	79.884	Mahulič	F	B	3.10	E I	1	⊥ 3.60	5.30	5.80	18
	80.796	— " —	F	W	2.60	E	1	⊥ 2.50	7.20	9.00	22
	84.072	Makotín	F	W	2.00	E	1	2.00	6.30	8.70	22
	86.820	Bolíkov	F	W	-	E	1	⊥ 4.00	6.50	6.50	18
	87.175	Studenec	F	P	1.20	E	1	5.00	6.70	7.20	18
	88.974	— " —	F	P	1.50	E	1	⊥ 4.40	6.10	8.90	22
	94.344	— " —	F	W	3.00	E	1	⊥ 5.30	7.70	7.70	22
	97.728	— " —	F	W	4.80	E	1	4.70	6.50	7.60	22

Brno, II-27. 1939.

232a

Straße: ..... (deutsch) ..... (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern.	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats-straße: Znaim – Mähr. Budwitz (deutsch)
Západomoravská I Znojmo – Mr. Budějovice (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 2335.

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	18.238	Kasárna	F	W	7.30	B	1	4.80	8.60	8.60	18
	21.570	Olbramkostel Hostěrá	F	W	5.10	H	1	5.90	7.20	7.20	18
18	31.380	Mýto	F	W	7.00	H	1	11.90	—	7.80	18
19	31.465	— " —	F	W	4.00	H	1	7.50	—	8.35	18
	36.996	Lazinky	F	W	2.20	H	1	2.00	—	8.70	18
	37.447	— " —	F	W	2.40	H Z	1	2.40	—	7.95	18
20	41.276	Mr. Budějovice	F	B	3.20	B	1	18.30 10.00	7.00	10.00	18
21	44.321	Litohoř	F	W	2.60	Z	2	2x 4.10 Ges. Lg. 9.50	6.30	9.30	18
	48.972	Nové Hospody	F	B	1.80	E I	1	2.05	—	7.80	18

Z.Ú. Brno, 18-27.1939

Staats 233a straße: Zájezdní silnice Třebíč – Jihlava

Mähr. Budwitz – Zeletau – Iglau (deutsch)
Mor. Budějovice – Želetava – Jihlava (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	Lage der Brücke: nächst geleg. größerer Ort	Lage der Brücke: Kreuzung mit Eisenb (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb (W) Balk (B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Konstruktion: Zahl der Öffnungen	Konstruktion: Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	55.675	Želetava	F	B	1.60	B	1	L 8.00	8.20	9.00	22
	67.760	Hlouhá Brtnice	F	P	1.25	B	1	3.00	8.45	9.25	22
	67.936	— " —	F	B	1.00	B	1	L 2.60	—	10.20	22
	70.130	Honařov	F	W	2.20	St	1	L 3.00	—	8.10	22
	72.457	Suchá	F	W	3.10	St	1	4.00	—	7.70	22
	72.843	— " —	F	B	1.00	B	1	4.50	—	9.60	22
	73.422	— " —	F	B	0.80	Eb I	1	L 2.20	—	7.60	22
	74.530	Beranovec	F	W	2.00	St	2	2.90 2.90	—	6.90	22
	74.674	— " —	F	W	2.00	St	1	L 5.10	—	7.80	22
	76.556	Vělanec	F	P	1.80	B	1	L 3.70	—	7.75	22
	78.954	Lížov	F	W	2.40	St	1	L 4.70	—	8.00	22
	79.046	Benůvka	F	W	1.80	St	1	L 3.10	—	8.00	22
	86.105	Jihlava	F	W	2.00	St	1	5.00	—	9.30	22
22	87.982	— " —	F	W	4.– 10.– 4.–	Z St Z	3	5.70 31.60 5.70	7.60	8.60	14

Staats-straße: Brünn - Raigern (deutsch)

Vídeňská — Brünn - Rajhrad (tschechisch)

234 b.

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	0.307	Brno	F	B	6.70	B	1	32.00	11.50	17.50	22
	2.961	-"-	F	W	2.20	St	1	2.20	--	8.70	18
	3.176	-"-	F	Platte	--	B	1	3.90	6.00	7.60	22
	--	-"-	E privat	W	--	Z	1	š.80	Fundl.		22
	5.527	-"-	F	W	2.30	Z	1	6.75	--	7.30	18
	8.615	Modřice	F	W	2.60	Z	1	2.50	--	8.60	18
	8.956	Nová Hospoda	F	W	3.10	Z	1	5.95	--	8.50	18
	8.749	-"-	F	W	3.20	Z	1	2.60	--	8.30	18
	9.671	-"-	F	W	2.10	Z	1	2.20	--	8.40	18
	10.688	Čeladice	F	W	3.00	Z	1	2.15	--	8.15	18
	10.986	-"-	F	W	2.60	Z	1	2.15	--	7.80	18
	11.783	-"-	F	W	3.30	Z	1	2.20	--	8.00	18

ZÚ Brno, 18-27. 1939.

234a Straße: (deutsch) (tschechisch) Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern.	Trag-Fähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats-straße: Brünn - Stadt (deutsch)

Okružní v Brně Brno - město (tschechisch)

Brücken 235 7. (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
24	1.057	Brno	F	B	6.70	B	3	13.50 31.20 13.50	11.60	17.60	24
	1.346	-"-	F	B	2.30	E I	1	12.10	7.00	10.00	22
25	6.550	-"-	F	W	9.00	St	1	26.55	8.60	11.60	14

ZÚ Brno, 18-27. 1939.

235a straße: (deutsch) (tschechisch) Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E) Fluss (F)			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats - Straße: Svitavská I

Brünn - Lipuvka (deutsch)

Brno - Lipůvka (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 8 236

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).			Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			
	5.794	Řečkovice	F	W	2.80	Z	1	3.80	--	8.00	18 22
	6.933	Řečkovice	F	W	4.40	St	1	3.80	--	8.00	18
	7.290	-"-	F	W	2.70	St	1	3.20	--	7.90	18
	14.400	Česká	F	W	2.60	St	1	2.95	--	7.85	18
	16.279	Lipůvka	F	W	2.20	St	1	4.40	--	7.60	18
	17.807	-"-	F	W	2.65	St,Z	1	2.25	--	7.00	18
	17.926	-"-	F	W	2.50	St,Z	1	2.15	--	7.40	18
	18.182	-"-	F	W	2.65	St,Z	1	3.40	--	8.00	18
	18.481	Lažany	F	W	5.10	St,Z	1	7.30	--	6.50	18
	18.796	-"-	F	W	2.10	St,Z.	1	3.45	--	8.25	18
	19.180	Lažany	F	W	3.40	St	1	3.80	--	8.40	18

ZÚ Brno, 18-27. 1939.

236a

Staatsstraße: Svitavská II

Lipuvka - Svitavka- Grenze (deutsch)
Lipůvka - Svitávka - hranice (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
26	19.388	Milonice	Flucht.	W	5.65	Z	1	10.05 11.00	8.70	8.70	18
	20.692	-"-	Fl	P	1.70	B	1	2.00	8.15	8.15	18
	24.235	Černá Hora	Fl	P	2.65	B	1	2.25	--	8.20	18
	26.096	-"-	F	W	2.75	Z	1	2.65	--	8.60	18
	26.258	Krhov	F	B	2.80	B	1	8.70	--	8.30	18
	27.447	Krhov	F	W	1.80	St	1	2.70	--	8.15	18
	28.858	-"-	F	W	2.65	Z	1	2.80	--	7.60	18
	29.467	-"-	Fl	W	2.60	Z	1	3.15	--	7.00	18
	31.135	-"-	F	P	1.65	B	1	2.95	--	8.60	18
	31.303	-"-	F	W	2.45	St	2	gesammt 7.20	--	6.70	18
	32.994	-"-	F	W	3.00	St	1	3.60	--	6.80	18
	33.788	Svitávka	F	W	2.30	St	1	2.90	--	7.10	18
27	35.036	Svitávka	F	W	7.30	Z	1	9.80	--	8.72	18
	35.650	-"-	Fl	W	3.50	St	1	3.85	--	7.60	18
	37.189	Letovice	Fl	W	2.15	St	1	2.60	--	8.00	18
	37.199	Letovice	Fl	W	2.20	St	1	2.60	--	8.00	18

Staats-straße: Lipuvka - Svitavka - Grenze (deutsch)

Svitavská II — Lipůvka - Svitávka - hranice (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 23 7 9

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F)	Art der Brücke Wölb(W) Balk(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	37.204	Letovice	Fl	W	2.20	St	1	2.60	--	8.00	18
28	37.230	-"-	F	B	4.65	H	2	Gesammt 17.90 2x 8.97	4.90	6.00	8
	38.554	-"-	Fl	W	4.50	St	1	3.00	--	7.50	18
	39.753	-"-	Fl	W	3.20	St	1	4.50	--	7.70	18
	40.645	-"-	Fl	W	7.90	St	1	6.50	--	6.70	18
29	41.712	-"-	F	B	2.50	E I	1	9.50	7.14	7.14	10
	42.618	-"-	F	W	2.60	St	1	4.60	--	8.20	18
	42.828	-"-	Fl	W	2.00	St	1	2.40	--	7.90	18
	43.660	-"-	F	P	2.10	B	1	2.80	--	9.10	18
	45.217	Březová Brněnec	F	B	2.30	E I	2	3.15 3.15	--	7.20	18
	48.125	Březová Brněnec	F	B	2.20	E I	1	2.30	--	8.20	18

ZÚ. Brno, II-27. 1939.

237a

Straße: (deutsch) (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss (F)			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite der Öffnungen			

238 40

Staats- straße: Brünn-Rausnitz-Wischau-Brodek (deutsch)

Těšínská I odd /Abt./ Brno-Rousinov-Vyškov-Brodek (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähig-keit. t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			
	31.459	Vyškov	F	W	3.30	St	1	3.00	--	9.00	18
32	32.570	-"-	F	B	4.00	B	1	15.00	7.00	10.00	18
32a	33.191	-"-	E	W	6.50	St	1	9.50	6.00	8.10	18
	34.811	-"-	F	W	7.30	Z	1	3.80	--	7.60	22
	37.434	Drysice	F	W	3.25	St	1	5.80	--	8.30	18
	38.858	Drysice	F	W	2.70	St	1	2.30	--	7.80	18
	40.917	Brodek	F	W	3.50	St	1	3.50	--	9.30	18
	41.618	-"-	F	W	2.80	St	1	2.80	--	7.40	18

238a

Staats-straße: Těšínská I odd./Abt./

Brünn-Rausnitz-Wischau-Brodek (deutsch)

Brno-Rousinov-Vyškov-Brodek (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F)	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
								Gesammt			
	0.205	Brno	F	W	2.50	Z	2	12.00	--	9.10	22
	0.770	-"-	F	W	9.00	St	1	26.55	8.40	11.50	22
29a	3.540	-"-	E	B	6.70	E I	1	8.40	6.30	9.40	18
	6.485	-"-	F regen	P	2.25	B	1	3.10	--	8.60	22
	7.075	Bedřichovice	F regen	W	3.35	Z	1	3.35	--	8.10	22
	7.994	Bedřichovice	F	W	5.00	St	1	5.00	--	8.00	22
	10.404	Bedřichovice	F mal.	W	2.00	St	1	2.50	--	9.20	22
	10.417	-"-	F	W	2.60	St	1	2.50	--	9.20	22
	13.775	-"-	Weg	W	3.30	St	1	3.30	--	9.20	22
	14.624	Slavíkovice	F	W	2.30	Z	1	2.25	--	8.40	22
	15.951	-"-	F	W	4.50	St	1	2.20	--	8.50	22
30	17.365	-"-	E	B	6.60	E Fach-werk	1	12.90	6.60	10.45	18
	18.904	-"-	Weg	W	4.20	Z	1	3.20	--	8.20	18
	20.303	Rousínov	F	W	3.20	St,B	1	5.00	--	14.40	18
31	20.994	Rousínov	E	W	9.60	St	1	9.40	8.20	9.00	18
	24.178	Tučapy	F	B	4.00	E I	1	5.60	--	8.70	

ZÚ Brno, 11-27 1939

Staats - straße: Těšinská II a

Brodek – Olmütz (deutsch)

Brodek – Olomouc (tschechisch)

239 11

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F)	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	44.509	Brodek	F	B	1.00	E (I)	1	2.80	6.30	8.30	18
	44.617	— " —	F	W	2.20	St	1	2.20	6.30	16.00	18
33	44.662	— " —	F	W	2.90	Z mit B	3 ~~4~~	Ges. Länge 12.65 ~~16.25~~	3.95 3.97 ~~2.30~~	7.10	8.10	18
	48.579	— " —	F	W	3.10	St	3	Ges. Länge 8.40	6.30	8.10	18
	51.997	Žeslov	F	W	2.80	Z	1	4.10	6.30	7.40	18
	52.563	— " —	F	W	2.50	St	1	2.60	6.30	8.30	18
34	58.143	Prostějov	F	W	3.40	Z	4	Ges. Länge 22.60	7.05	10.50	18
35	59.047 ~~112~~	— " —	F	B	3.70	B	1	10.00	6.50	7.10	18 ~~22~~
	59.380	— " —	F	B	2.60	B	1	5.20	7.50	9.50	24
	59.494	— " —	F	B	2.20	B	1	2.60	7.50	9.50	24
	65.503	Olšany	F	B	2.10	B	1	4.55	7.80	9.00	24
	65.597	— " —	F	W	1.70	St	1	2.80	6.30	8.60	18
36	65.704	— " —	F	B	4.65	B	1	14.10	6.50	7.30	18 ~~22~~
	70.769	Olomouc	F	W	1.30	St	1	3.00	6.30	10.50	18
	71.631	— " —	F	W	2.20	St	2	Ges. Länge 6.30	6.30	8.10	18
37	74.428	— " —	F	Brg.	5.00	B	1	25.00	6.50	10.20	18 ~~22~~

./.

ZÚ. Brno, 18-27. 1939.

Haupt – straße: Tešínská II a

239a Brodek – Olmütz (deutsch)
Brodek – Olomouc (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb(W) Balk(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			
38	75·691	Olomouc	F		8·00	E	2	Ges. Länge 36·10 22·17·17	7·00	8·50	12

Staats - Straße: Těšínská II b

Teilstück in Olmütz (deutsch)

Dílčí úsek v Olomouci (tschechisch)

Brücken 240 (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb(W) Balk(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).			Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			
		Keine Brücken									

Z.Ú. Brno, 11-27, 1939

240a

straße: (deutsch)

(tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite der Öffnungen			

Staats – Straße: Těšínská II^a

Olmütz – Groß-Bystritz (deutsch)
Olomouc – Vel. Bystřice (tschechisch)

241 ~~13~~

Brücken
(üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite Ges. Länge	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
(39)	0'778	Olomouc	F	B	4.40	B	3	36'40 11.45 – 12.00 – 11.45	5'80	8'90	18 ~~22~~
	3.484	— " —	F	B	2'10	B	1	6'40	6'40	9'50	24

Ü Brno, 18-27. 1939.

241a

Straße: (deutsch) (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern.	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E) Fluss (F)			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats – straße: Tišnovská III

Gmd. Bystřitz – Lipník – Mähr. Weisskirchen (deutsch)
Vel. Bystřice – Lipník – Hranice (tschechisch)

242 ~~44~~ Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	14.324	Vel. Kjezd	F	B	3.25	B	1	4.50		8.75	22
	16.083	— " —	F	W	2.50	St	1	2.00		9.20	18
	16.303	— " —	F	B	2.20	B	1	2.00		7.55	22
	17.207	— " —	F	W	3.70	St	1	3.80		7.40	18
	17.996	— " —	F	B	4.70	B	1	7.45		7.40	22
	18.634	— " —	F	W	3.20	St	1	3.70		8.60	18
	18.710	— " —	F	W	1.70	St	1	2.20		8.00	18
	20.744	Dol. Kjezd	F	B	1.80	B	1	3.00		8.00	22
	21.506	— " —	F	W	2.80	St	1	5.00		8.80	18
	21.835	— " —	F	W	1.50	St	1	2.30		7.80	18
40	23.637	Lipník n. B.	F	W	3.30	St	2	5.70 4.90		7.85	18
	24.139	— " —	F	W	3.00	St	1	4.00		8.70	18
	25.802	— " —	F	W	2.70	St	1	4.00		?	18
	27.480	— " —	F	W	4.70	St	1	5.50		8.15	18
	28.346	Starič	F	W	1.80	St	1	2.00		8.70	18
	28.527	— " —	F	W	3.00	St	1	2.60		8.50	18

1/.

ZÚ Brno II-27. 1939.

Staats – 242 a/ Straße: Těšinská III

Groß Bystritz – Lipnik – Mähr. Weisskirchen (deutsch)
Vel. Bystřice – Lipník – Hranice (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	nächst geleg größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb (W) Balk (B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	29.665	Slavii	F	W	2.40	St	1	4.00		8.50	18
	29.755	— " —	F	B	1.80	B	1	2.10		8.20	22
	30.399	— " —	F	W	3.00	St	1	4.40		8.00	18
	31.689	— " —	F	W	2.00	St	1	2.05		8.40	18
41	32.158	— " —	F	W	3.20	St	2	4.50 4.50		8.70	18
	33.405	Drahotuše	F	W	1.80	St	1	2.60		8.10	18
42	34.108	— " —	F	B	2.50	E (I)	2	7.50 8.14		8.70	18
	35.134	— " —	F	W	2.40	St	1	3.60		8.50	18
43	37.193	Hranice	F	B	3.60	B	1	12.00	7.00	12.00	22
44	37,342	"	F	W.	2,00	St.	4	2 × 8,78 2 × 8,21	8.50	10.00	14
	38.252	— " —	F	B	3.00	B	1	7.20		12.00	22
	40.028	— " —	F	W	2.50	St	1	3.50		7.45	18
44a	40,050	"	E	B	7,00	B	1	16,15	6.50	7,50	18
	40.432	— " —	F	W	3.10	St	1	3.40		8.30	18
	40.817	— " —	F	W	4.00	St	1	2.90		8.35	18

Staats - Straße: Tešínská IV a | Freiberg - Mistek (deutsch) / Příbor - Místek (tschechisch) | Brücken ~~15~~ (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F)	Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	77.474	Rychaltice	F	W	5.20	St	1	3.80	8.00	9.20	14
	78.521	— " —	F	W	4.20	St	1	2.30	8.40	9.90	14
(45)	78.672	— " —	F	B	4.40	B	3	15.34 19.38 15.34	6.60	7.40	~~22~~ 18
	78.854	— " —	F	B	1.90	B	1	4.20	9.00	10.20	18
	79.012	— " —	F	W	3.10	St	1	3.90	8.20	9.40	14
	80.592	— " —	F	W	2.70	St	1	2.70	8.30	9.50	14
	81.082	— " —	F	W	2.85	St	1	2.85	8.60	9.80	14
	82.370	Chlebovice	F	W	4.20	St	1	2.00	9.00	10.00	14
	83.300	— " —	F	W	3.50	St	1	2.85	8.40	9.60	14
	84.971	Zelinkovice	F	W	2.46	St	1	2.00	8.80	9.60	14
(46)	86.727	Místek	F	B	5.00	B	2	10.82 10.82	8.30	9.60	~~22~~ 18
	86.813	— " —	F	W	3.30	St	1	6.75	8.40	9.60	14
	87.693	— " —	F	B	1.60	E (I)	1	6.00	9.10	9.10	16
	88.719	— " —	F	W	2.10	St	1	4.40	10.80	11.40	16
	89.013	— " —	F	B	1.75	B	1	5.30	14.60	15.00	16
	89.287	— " —	F	B	1.60	E (I)	1	5.50	11.60	11.60	16

Ú. Brno, 8-27. 1939.

Staats-straße: Těšínská IV b

Frydek – Dobra – Grenze (deutsch)
Frýdek – Dobrá – hranice (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 244

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
(47)	0.047	Frýdek	E, F	B	8.00	E	6	13.56 13.90 13.98 13.88 13.88 12.90	4.60	7.60	18
47a	1.688	—"—	E	B	6.50	E	1	5.00	10.00	19.95	18
	1.882	—"—	F	B	5.97	B	1	5.60	10.00	19.35	24
	7.326	Dobrá	F	W	2.00	St	1	4.10	8.60	9.50	16
	8.068	Dobrá	F	W	2.80	St	1	4.74	8.40	9.60	16
	8.808	—"—	F	W	2.90	St	1	4.74	8.35	9.50	16
48	10.495	Výkonice	F	B	4.80	H	1	9.40	6.20	6.80	14

ZÜ Brno, II-27.1939

243a straße: (deutsch) (tschechisch) Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb (W) Balk (B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern.	Trag-Fähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

244a straße: ..... (deutsch) ..... (tschechisch) Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähig-keit. t.
	km	nächst geleg größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats — straße: leskomiraská

Olmütz - Loschitz (deutsch)
Olomouc - Lištice (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

Ifd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite	Fahrbahn breite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit. t.
	2·217	Olomouc	F	W	2·00	St	1	2·00	6·30	9·20	14
	3·348	Křelov	F	W	1·70	St	2	1·90 1·90	6·30	7·80	14
	12·833	Jáchymov	F	W	2·20	St	1	2·15	6·30	9·00	14
	18·362	Nasiburk	F	B	2·00	B	1	1/4·35	9·05	9·40	22
	20·018	Chudobín	F	W	4·40	St	1	3·80	6·30	7·90	14
	20·549	Nerotín	Feld-Weg	W	5·20	St	1	3·80	6·30	7·80	14
	21·736	—"—	F	W	15·25	St	1	5·60	6·45	6·45	14
	22·205	Mladeč	F	W	2·90	St	1	2·90	6·30	7·60	14
49	23·163	—"—	F	W	4·00	St	2	5·70 5·70	6·40	6·40	18
	24·328	Němčice	Gemeinde Weg	W	3·80	St	1	2·80	6·30	7·50	14
	25·175	Němčice	F	W	4·40	St	1	2·50	6·30	8·40	14
	25·360	Gro. Lhota	F	W	6·80	St	1	4·80	6·60	6·60	14
	25·660	—"—	Feld Weg	W	3·10	St	1	3·00	6·30	8·80	14
	25·788	—"—	F	W	2·40	St	1	2·60	6·30	7·70	14
	26·134	—"—	Gemeinde Weg	W	3·50	St	1	2·80	6·30	8·00	14
	26·680	Rozálek	F	W	2·20	St	2	1·90 1·90	6·30	7·70	14

Ü. Brno, 4-27. 1939

Staats – 245a straße: Eskomirantz

Olmütz – Leuhtitz (deutsch)
Olomouc – Lošice (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	28·292	Polomu	F	W	2·30	H	2	1·58 1·58	8·50	8·50	18
	30·331	Lošice	F	W	2·50	St	1	2·68	9·0	13·00	18
50	30·586	— " —	F	W	2·50	St	3	3·8 3·8 3·8	6·50	9·80	18
(51)	30·763	— " —	F	B	4·60	E	3	13·20 13·20 13·20	5·25	6·85	~~24~~ 12t
	31·460	— " —	F	W	1·95	St	1	2·52	9·0	9·50	18

Staats - straße: Teilstück in Ohmütz (deutsch)
Spojka T. Silní úsek v Ohmuci (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 246 ~~18~~

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	Lage der Brücke: nächst. geleg. größerer Ort.	Lage der Brücke: Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Konstruktion: Zahl der Öffnungen.	Konstruktion: Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	0'474	Ohmütz	F	W	4'00	B	1	9'00	9'30		22
52	1'741	— " —	F	B	5'50	B	1	14'20	12'00	18'00	24

ZÚ. Brno, 18-27. 1939.

246a straße: ..... (deutsch) ..... (tschechisch) Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit. t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats — straße: Spojka II

Teilstück in Olmütz (deutsch)
Silní ústek v Olomouci (tschechisch)

Brücken 19 (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).			Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			
	Keine Brücken										

Z.V. Brno, 16-27 1933

247a straße: (deutsch) (tschechisch) Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F)			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats – straße: Olmütz – Sternberg (deutsch)
Opavská Olomouc – Šternberk (tschechisch)

248 ~~20~~
Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	Lage der Brücke: nächst. geleg. größerer Ort.	Lage der Brücke: Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F)	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Konstruktion: Zahl der Öffnungen	Konstruktion: Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t
	~~0.547~~	~~Pavlovice (Olmütz)~~	~~E~~	~~B~~	~~3'80~~	~~B~~	~~3~~	~~Gesamtsp. 12.80~~			
	2'300	Choálkovice	F	W	2'10	H	1	2'50	6'30	8'90	14
	3'006	Týneček	F	B	2'40	B	1	2'35	6'30	8'85	22
	7'206	Gebiro	F	W	3'60	Z	1	3'50	6'30	8'60	14
548	8'377	Bělkovice	F	B	3'80	B	1	~~4'00~~ 15.02	6'50	7'30	~~22~~ 18
	8'403	— " —	F	W	3'40	Z	1	4'10	6'30	8'55	14
	8'442	— " —	F	W	2'25	Z	1	2'15	6'30	8'40	14

ZÚ Brno, 4-27. 1939.

248a

Straße: ..... (deutsch)

..... (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss (F)			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats-straße: Moravskoslezská

(deutsch)

(tschechisch)

249

Brücken 21

(üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächstl. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
(55)	27.477	Nová Ves	F	Bog.	6.0	E	3	20.0 50.0 20.0	7.0	10.0	18
	27.980	u Mr. Ostrau bei Mähr. Ostrau	F	B	4.30	B	1	3.00	8.05	13.25	22
	28.198	— " —	F	B	3.20	B	1	2.00	8.20	11.50	22
	28.538	— " —	F	B	2.20	B	1	2.00	8.20	11.30	22
	28.970	Marianské Hory	F	B	2.50	B	1	3.60	10.50	12.80	22
56	32.265	Mr. Ostrau	E	B	6.20	E(I)	1	8.10	11.00	14.45	18
57	32.343	— " —	E	B	5.84	E(I)	3	5.75 5.62 5.75	8.32	13.20	18
	32.948	— " —	F	W	3.50	St	1	3.15	8.00	12.90	14
(58)	33.526	— " —	F	Bog.	8.0	E	3	13.7 58.2 13.7	10.0	12.50	18
	34.448	Hl. Ostrau	F	W	4.40	St	1	2.80	7.40	8.90	12
	34.631	— " —	F	W	6.50	St	1	2.85	7.00	7.20	12
	37.136	Radvanice	F	W	3.50	St	1	3.79	7.80	8.30	12
	37.824	— " —	F	W	4.20	St	1	3.79	7.50	7.90	12
	38.211	— " —	F	W	4.00	St	1	2.85	7.70	7.80	12
	40.388	Bartonice	F	W	2.00	St	1	3.64	6.55	6.85	12
	40.452	— " —	F	W	4.40	St	1	3.79	6.70	6.90	12

Staats-straße: Mraukisloszke | 249a (deutsch) (tschechisch) | Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E) Fluss (F)	Wölb.(W) Balk.(B)		Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			
	41·466	Senno	F	W	4·10	H	1	3·79	7·50	8·00	12

Staats — Straße: Pomaravská

Lipník - Přerov - Mg. Hradisko (deutsch) - Gröhing
Lipník - Přerov - Mk. Hradiště - (tschechisch) - Hradisch

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 250 ~~22~~

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	2.448	Oseka nad/Bečv.	F	W	2.70	H	1	3.40	6.70	6.70	14
	4.588	— " —	F	B	1.90	B	1	5.20	6.60	7.40	22
	13.261	Předmostí " Přerova	F	B	2.00	E (I)	1	3.00	6.50	6.50	14
(59)	14.185	Přerov	F	W	5.0	B	3	20.50 20.50 20.50	6.50	9.50	18
	19.616	Horní Moštěnice	F	B	2.00	B	1	4.00	6.50	6.90	18
(60)	19.860	— " —	F	B	5.70	B	3	5.99 11.68 5.99	5.40	7.00	22
	20.891	— " —	F	B	1.85	B	1	4.40	6.35	6.80	18
	28.276	Břest	F	B	1.70	B	1	2.00	6.35	6.95	18
	30.038	Hulín	F	B	1.65	B	1	2.00	6.35	6.85	18
	30.745	— " —	F	W	1.50	Z	1	2.00	6.60	6.60	14
	30.848	— " —	F	B	2.10	B	1	5.65	9.15	12.30	22
61	31.294	— " —	F	B	4.60	B	1	11.70	6.00	7.50	18
	31.700	— " —	F	W	1.80	H	1	3.80	7.25	10.75	14
	34.100	Záhlinice	F	B	2.50	B	1	7.09	8.20	9.00	24
	34.134	— " —	F	B	2.50	B	1	2.60	8.20	9.00	24
	38.275	Tlumačov	F	B	1.50	B	1	2.50	6.00	8.00	22

ZÚ Brno, 8-27. 1939.

Staats-straße: 250a Pomoranska

Lipnik – Přerau – Mag. Hradisch (deutsch) – Stolling
Lipník – Přerov – Mk. Hradiště – Hradisch (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E). Fluss (F).	Art der Brücke Wölb (W) Balk (B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	39.773	Tlumacov	F	B	2.50	B	1	3.00	6.30	9.70	22
	43.379	Otrokovice	F	B	1.15	B	1	2.50	6.00	7.30	18
	45.002	Otrokovice	F	B	3.80	B	1	3.50	9.30	13.00	24
(62)	45.115	— " —	F	B	7.0	B	1	28.30	8.00	11.00	~~24~~ 18
	45.510	— " —	F	W	1.80	Z	1	2.00	6.00	7.30	15
(63)	49.946	Napajedla	F	Bog.	7.80	E	1	78.80	6.00	7.05	15
64	50.480	— " —	F	B	4.80	B	2	9.27 9.27	6.0	9.0	18
	51.998	Spytihněv	F	W	5.65	Z	1	6.30	6.00	6.40	20
	52.804	— " —	F	W	2.30	Z	1	3.80	5.60	6.60	18
	55.285	Baliče	F	B	2.50	B	1	6.20	6.00	8.30	20
	56.225	— " —	F	B	2.00	B	1	6.20	6.00	6.50	20
	56.470	— " —	F	B	0.80	B	1	2.70	6.70	8.10	20
	56.491	— " —	F	W	2.30	St	1	3.80	6.70	6.90	20
	56.866	— " —	F	B	1.00	B	1	2.80	8.00	10.00	24
	59.250	Hlušenovice	F	B	1.10	B	1	6.15	6.00	8.25	20
(101), (102), 103, (104)		siehe Nachtrag am Schluß der Pomoranska									
	65.031	Mk. Hradiště	F	B	1.80	B	1	2.00	6.30	8.80	20

Staats-straße: Pomraničná

Lipník-Prerau-Mg. Stradonitz (deutsch) Stolung
Lipník-Přerov-Mh. Hradčany (Ischechisch) Hradčany

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 251 ~~25~~

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
65	65·729	Rymonice	F	W	2·50	Z	2	8·00 8·00	5·40	5·40	18
	66·200	—"—	F	W	1·30	Z	2	3·00 3·00	7·55	7·55	15
(66)	66·572	—"—	F	Bog.	6·50	B	1	25·00	5·20	7·80	18
	67·420	—"—	F	B	1·05	B	1	2·00	6·00	6·70	24
	68·657	—"—	F	W	0·50	Z	1	2·70	6·00	7·90	20
	71·883	Ostrožská Nová Ves	F	B	1·40	B	1	2·00	6·00	8·75	20
66a	74·121	Mh. Ostruh	E	B	4·90	E(I)	1	6·00	6·25	6·25	15
	74·615	—"—	F	B	0·90	B	1	2·90	5·00	8·40	20
	74·857	—"—	F	B	2·50	B	1	2·90	7·00	9·00	24
	74·958	—"—	F	B	3·20	B	1	8·00	6·80	8·00	22
	76·972	Milokoš	F	W	2·50	Z	1	7·20	6·00	8·40	20
	82·920	Vnorovy	F	B	1·0	B	1	2·80	6·60	7·40	22
	86·170	—"—	F	B	2·00	B	1	16·95	6·20	8·20	20
	86·745	Strážnice	F	B	1·10	B	1	2·00	6·00	7·60	20
	92·116	Petrov	F	W	2·50	Z	1	3·15	6·00	9·00	20
68	92·342	—"—	F	B	3·0	B	1	12·00	5·00	7·40	18

Staats-251a straße: Pomwrentka

Lipnik-Oreau-Mag. Kreutzich-Stadtmühle (deutsch)
Lipník-Přerov-Mk. Hradisko-Studánka (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb (W) Balk (B)	Maximale Höhe über Gelände m	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t
	95.350	Sudomerice	F	B	1.50	E (I)	1	3.50	5.00	5.00	20
69	95.992	Rohatec	F	B	2.00	E (I)	2	5.50 5.50	5.90	5.90	14
70	96.094	— " —	F	B	2.00	E (I)	6	3.70 3.70 3.70 3.70 3.70 3.70	6.00	6.00	14
71	96.237	— " —	F	B	2.00	E (I)	2	5.95 5.95	6.30	6.30	14
72	96.367	— " —	F	W	2.00	Z	3	2.50 2.50 2.50	6.00	7.80	~~20~~ 14
73	96.461	— " —	F	B	2.00	E (I)	3	2.40 2.40 2.40	6.00	7.30	15
74	96.571	— " —	F	B	2.00	E (I)	2	5.50 5.50	7.00	7.00	18
75	96.653	— " —	F	B	2.00	H	3	3.02 3.19 2.97	5.75	5.75	10
76	96.720	— " —	F	B	2.00	E (I)	2	9.30 9.30	6.25	6.25	15
77	96.813	— " —	F	B	2.00	E (I)	3	5.50 5.50 5.50	7.15	7.15	18
78	96.898	— " —	F	B	2.00	E (I)	2	6.00 6.00	5.90	5.90	10
79	97.052	— " —	F	B	1.50	B	4	10.00 10.00 10.00 10.00	6.00	6.00	10
80	97.339	— " —	F	B	2.00	H	2	4.65 4.65	6.00	7.20	10
81	97.463	Rohatec	F	B	2.00	E (I)	1	6.00	6.90	6.90	15
82	97.974	— " —	F	B	8.70	B	3	2x 19.43 + 49.09	~~8.70~~ 5.50	~~9.00~~ 7.50	24
	98.156	— " —	F	B	1.80	E (I)	1	4.80	6.00	7.10	15

Staats — straße: Pomarzsko

Lipník – Oreau – Mg. Hradisch – Strona (deutsch)
Lipník – Oreau – Mh. Hradiště – Hodonín (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.) 252 ~~24~~

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	99.505	Pohořelice	F	W	1'50	Z	1	4'00	6'00	9'50	20
	102'180	Hodonín	F	W	2'40	Z	1	2'20	7'20	7'20	14
	103'228	— " —	F	B	2'50	B	1	2'80	6'30	8'40	22
	103'890	— " —	F	B	2'10	B	1	4'50	6'30	8'40	22
	104'880	— " —	F	B	1'50	B	1	2'00	6'30	8'90	20
	105'441	— " —	F	W	1'80	Z	1	4'00	6'25	6'25	14
(101)	zwischen km 64 und km 65 Mh. Hradiště – Ul. Hradiště	Uh. Hradiště	F	B	max 2.70	H	10	Ges. Lg. 73.05	6.40	7.60	7.5
(102)		"	F	B	max 5.40	H	7	Ges. Lg. 38.25	7.60	7.60	7.5
103		"	F	B	max 2.70	H	6	Ges. Lg. 19.15	7.60	7.60	7.5
(104)		"	F	Bg.	max 10	Z	1	7.50	5.70	2x1.60 auf 6.00 zw. d. Ht.	8 ~~12~~

ZÜ Brno, 8-27, 1939.

252a straße: ..... (deutsch) ..... (tschechisch) Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahn breite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern.	Trag-Fähig-keit. t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			

Staats — straße: Hradčínská

Abzweig Těšínské - Starkov - Čejč (deutsch) — Štáhlý
Odbočka z Těšínské Starkov - Čejč (tschechisch) — Hradčín

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächsl. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	1.257	Hrdinice	F	B	1.90	B	1	2.90	8.20	9.00	18
83	1.330	— " —	F	B	3.90	B ~~E~~	2	6.90 6.90	8.20	9.00	18
	5.370	Starkov	F	W	2.30	Z	1	3.00	7.00	10.00	18
	6.504	— " —	F	W	3.30	Z	1	6.00	6.40	6.70	18
84	6.712	— " —	F	B	4.30	B	1	10.00	8.00	10.40	~~22~~ 18
84a	6.892	— " —	E	B	6.00	E(I)	1	6.00	6.00	9.30	18
85	11.457	Nížkovice	F	W	4.00	St	2	6.0 5.90	6.00	6.80	14
	21.523	Žarošice	F	B	2.60	E(I)	1	5.70	8.00	9.00	24
	21.668	— " —	F	W	1.80	St	1	2.20	6.00	7.50	18
	22.769	Vésedlice	F	W	4.50	Z	1	6.00	6.00	6.65	22
	26.658	— " —	F	B	5.10	B	1	6.00	6.00	7.50	22
	38.413	Mutěnice	F	B	3.10	E(I)	1	7.00	6.60	7.70	18
	40.384	— " —	F	B	3.60	B	1	7.00	6.00	7.40	22
86	43.302	— " —	F	B	5.40	B	1	10.00	6.00	7.20	18
	47.804	Hrdmín	F	W	2.30	Z	1	2.40	6.00	7.25	20
86a	49.442	— " —	E	W	5.40	Z	1	4.50	6.00	8.30	18

ZÚ. Brno, II-27. 1939.

Strata - 253a straße: Hradenuskza

Abzweig Těšínské - Hradec - (deutsch)
Abbrücke p. Těšínské - Hradec (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	Lage der Brücke: nächst geleg. größerer Ort	Lage der Brücke: Kreuzung mit Eisenb (E). Fluss (F)	Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Konstruktion: Zahl der Öffnungen	Konstruktion: Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern.	Tragfähigkeit. t.
	51.805	Hradenuskza	F	B	6.40	E	1	25.00	4.60	7.60	22
	52.403	—"—	F	B	2.30	B	1	4.00	8.20	9.00	22
	52.704	—"—	F	Bog.	7.70	B	3		5.40	7.40	22

254 ~~26~~

Staatsstraße: Austerlitz - Butschowitz (deutsch)

Starohrozenkovská I Slavkov - Bučovice (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	Lage der Brücke: nächst. geleg. größerer Ort.	Lage der Brücke: Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Konstruktion: Zahl der Öffnungen	Konstruktion: Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
		Keine Brücken									

ZÚ Brno ii-27.1939.

Staatsstraße: 254a Starohrozenkovská IIa

Buchlowitz-Staré Město (deutsch)

Buchlovice - Staré Město (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke	Maximale Höhe über Gelände	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb (E). Fluss (F).	Wölb.(W) Balk.(B)	m.	Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			
	3.652	Buchlovice	F	B	2.60	B	1	2.23	6.o	8.o	20
	3.910	-"-	F	B	2.15	B	1	1.50	6.o	8.o	20
	7.950	-"-	F	B	3.46	B	1	5.85	6.o	8.o	20
88	11.759	Zlechov	F	B	5.o	B	1	5.70 7.85	7.50	8.70	20
	12.627	-"-	F	B	3.13	B	1	2.50	8.15	8.95	20
89	16.219	Staré Město	F	B	2.94	B	1	7.90	9.o	10.80	20
	16.747	-"-	F	B	1.64	B	1	3.o	9.o	11.o	20

Staats straße: Starohrozenkovská IIb

Kunowitz - Ung. Brod - ~~Banov - Km 26.322~~ (deutsc

Kunovice - Uh.Brod - Bánov - km 26.322 (tschechi

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion			Fa b zwi Bu
	km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).			Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen.	Spannweite	

ZÚ Brno, II-27. 1939.

Staats-straße: 255a Luhačovická

Ung. Brod - Luhačovice (deutsch)
Uh. Brod - Luhačovice (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	Lage der Brücke: nächst geleg. größerer Ort	Lage der Brücke: Kreuzung mit Eisenb (E) Fluss (F)	Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Konstruktion: Zahl der Öffnungen	Konstruktion: Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	1.690	Uh.Brod	F	B	1.30	B	1	3.o	–	7.20	22
	2.592	-"-	F	B	2.08	B	1	3.60	–	7.20	22
87	6.603	Polichno	E	B	5.50	B	1	9.40 16.20	7.20	8.o	24
	6.840	-"-	F	B	4.02	B	1	2.o	7.20	8.o	22
95	6.891	-"-	F	B	4.60	B	1	14.40 20.36	7.20	8.o	22
	9.615	Luhačovice	F	B	2.65	B	1	2.20	7.20	8.o	22

Staats-straße: Kroměřížská

Hulein - Kremsier - Bezměrow (deutsch)
Hulín - Kroměříž - Bezměrov (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

256 ~~28~~

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächst. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E) Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	29.964	Hradisko	F	B	5.0	B	1	3.75	7.50	8.30	22
86	34.540	Kroměříž	F	Bogen	9.40	E	1	60.0	6.50	13.0	22
	35.506	-"-	F	B	3.83	B	1	2.0	-	8.0	24
87	35.731	-"-	F	W	3.60	Z	4	4x 6.60	7.2	8.0	18
	36.655	Bilany	F	B	2.55	B	1	2.0 2.30	[illegible]		
	37.637	Hulín	F	B	3.30	B	1	2.0 2.05	[illegible]		
	38.913	Hulín	F	B	2.95	B	1	3.0 3.14	[illegible]		

ZÚ. Brno, 14-27. 1939.

Staatsstraße: Ždárská 256a

Dub - Prerau (deutsch)

Dub - Přerov (tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km	Lage der Brücke: nächst geleg. größerer Ort	Lage der Brücke: Kreuzung mit Eisenb (E). Fluss (F).	Art der Brücke Wölb (W) Balk (B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Konstruktion: Zahl der Öffnungen	Konstruktion: Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
98	16.399	Brodek									
	16.456	-"-									
	17.467	-"-									
	22.344	Rokytni									
	25.329	Přerov	F	B	2.65	B	1	2.o	-	8.o	22

Staats — straße: Blansko — Slup (deutsch)
Brossé b) Skalská mlýn — Ostrov (tschechisch)

Brücken (üb. 2 m. L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke: km.	nächstl. geleg. größerer Ort.	Kreuzung mit Eisenb.(E). Fluss(F).	Art der Brücke Wölb(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelende m.	Konstruktion: Holz (H) Eisen(E) Beton(B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite	Fahrbahnbreite zwischen Borden	Breite zwischen Geländern	Trag-Fähigkeit t.
	0.004	Blansk-									
99	0.047	— " —									
	0.494	— " —									
100	0.0164	Blansk-	F	B	3.20	B	1	18.00	4.40	6.00	22

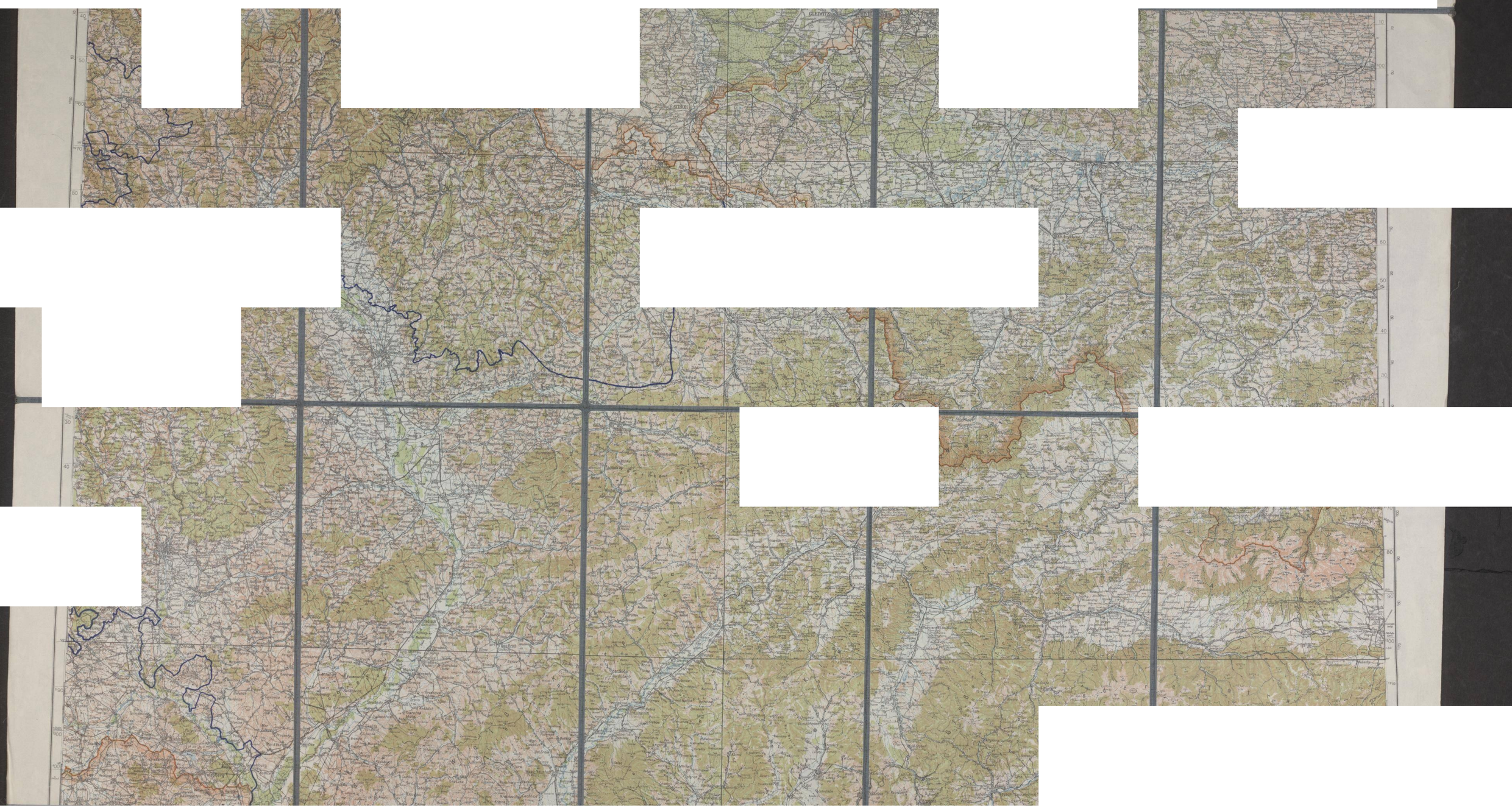
257a

Straße: (deutsch)

(tschechisch)

Brücken (üb. 2m L.W.)

lfd Nr.	Lage der Brücke			Art der Brücke Wölb.(W) Balk.(B)	Maximale Höhe über Gelände m.	Konstruktion			Fahrbahnbreite zwischen Borden.	Breite zwischen Geländern	Tragfähigkeit t.
	km	nächst geleg. größerer Ort	Kreuzung mit Eisenb. (E). Fluss (F).			Holz (H) Eisen (E) Beton (B)	Zahl der Öffnungen	Spannweite			



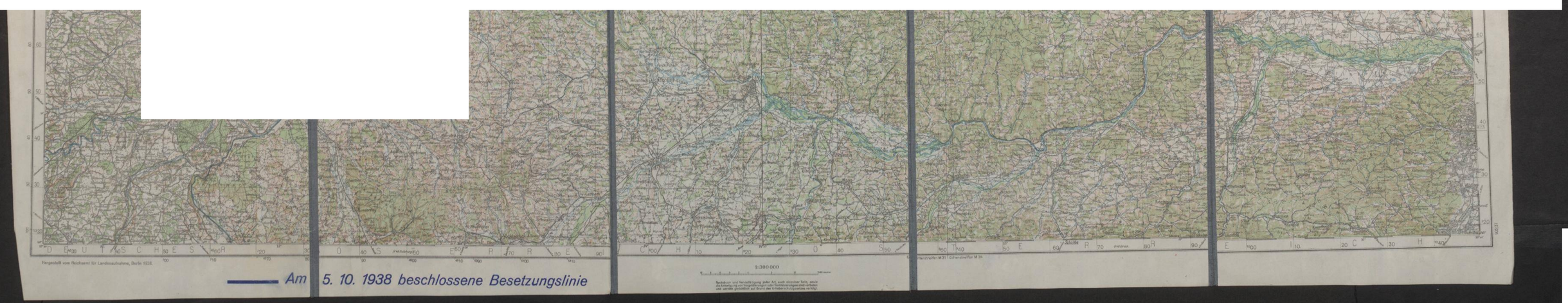
Zusammendruck 1:300000 Tschechoslov

259

Zusammendruck 1:300000 Tschechoslowakei—West

Sonderausgabe!

Nur für den Dienstgebrauch!



Zusammendruck 1:300000 Tschechoslowakei-West

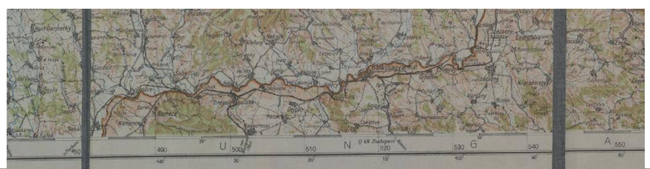
260

Sonderausgabe!

Nur für den Dienstgebrauch!

Übersichtskarte von Mittleuropa.

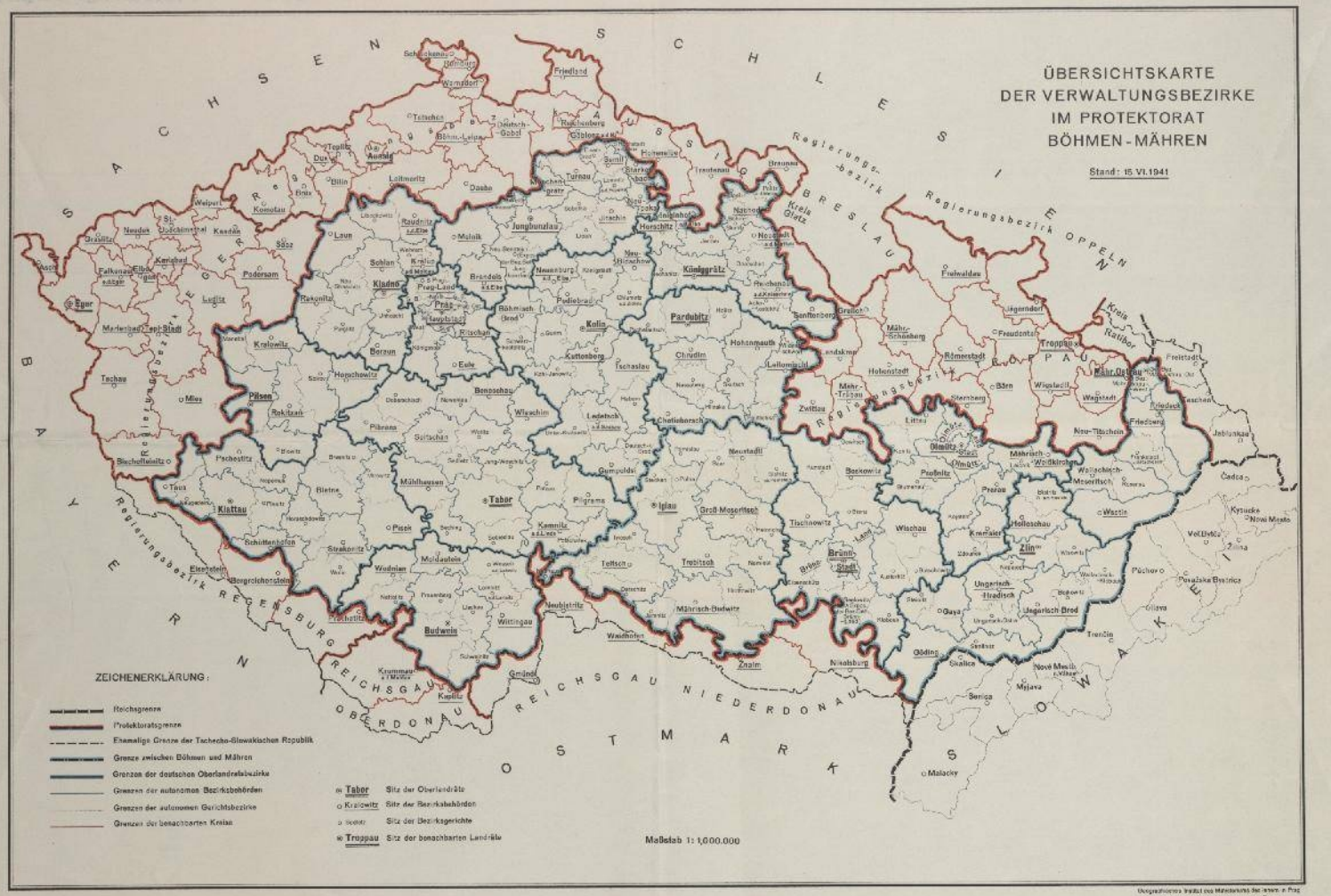
Zusammendruck 1:300000 Tschechoslow



Am 5. 10. 1938 beschlossene Besetzungslinie

1:300 000

Nachdruck und Vervielfältigung jeder Art, auch einzelner Teile, sowie die Anfertigung von Vergrößerungen oder Verkleinerungen sind verboten und werden gerichtlich auf Grund des Urheberrechtsgesetzes verfolgt.



ÜBERSICHTSKARTE DER VERWALTUNGSBEZIRKE IM PROTEKTORAT BÖHMEN-MÄHREN

Stand: 15. VI. 1941

ZEICHENERKLÄRUNG:

- Reichsgrenze
- Protektoratsgrenze
- Ehemalige Grenze der Tschecho-Slowakischen Republik
- Grenze zwischen Böhmen und Mähren
- Grenzen der deutschen Oberlandratsbezirke
- Grenzen der autonomen Bezirksbehörden
- Grenzen der autonomen Gerichtsbezirke
- Grenzen der benachbarten Kreise

◉ **Tabor**	Sitz der Oberlandräte
○ Kralowitz	Sitz der Bezirksbehörden
○ Soběslav	Sitz der Bezirksgerichte
◉ **Troppau**	Sitz der benachbarten Landräte

Maßstab 1: 1,000.000

Geographisches Institut des Ministeriums des Innern in Prag
Zeměpisný ústav ministerstva vnitra v Praze

263

Maul-und Klauenseuche

am 1. Aug. 1944

DEUTSCHES REICH

Landkreise u. ähnliche Verwaltungsbezirke

1:3000 000