

109-41950

MINISTERSTVO NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI ARCHIVNÍ A STŘEDNÍ ODBOR	
Důlo	109-41950
Čj.	13
Přílohy	

17.8. 09 Vokosková, b. p. v.

ST S

IV. D - 286 / 42.

a.

Prag, den 10. November 1942. A

*ed*  
10. XI. 1942

1.) Kanzlei setze auf besonderen Bogen :

Herrn Ministerialdirigenten Danco.

Im Auftrage des Herrn Staatssekretärs teile ich mit, daß gegen die Veröffentlichung des von Oberreichsbahnrat Dr. Conrad verfaßten Artikels "Neuerungen in der Verwaltungsorganisation der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren" in der "Zeitung des Vereines mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" keine Bedenken bestehen. Da der Artikel ausschließlich fachlichen Charakter hat, ist dessen Übernahme in die übrige Zeitschriftenpresse sowie in die Tagespresse gesperrt worden. Ich bitte, Dr. Conrad entsprechend zu verständigen.

18105

2.) Z.d.A. h

Abteilung IV  
Gruppe Presse.

Prag, den 30.10.1942.

An den Leiter der Abteilung IV  
SS-Sturmbannführer Wolf,  
Czernin-Palais.

Betrifft: Artikel von Dr. O. Conrad "Neuerungen in der Verwaltungs-  
organisation" der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren.

Gegen die Veröffentlichung des genannten Artikels in der Fachzeit-  
schrift "Zeitung des Vereines mitteleuropäischer Eisenbahnverwal-  
tungen" bestehen keine pressepolitischen Bedenken.

Mit Rücksicht auf den rein <sup>formellen</sup> Charakter des Artikels  
habe ich die Uebernahme in die übrigen Zeitschriftenpresse  
und in die Tagespresse sperren lassen.

Im Auftrag:

*Handwritten signature in blue ink*

*Handwritten signature in red ink*

2

2/10

3

Abteilung IV (Kulturpolitik)	
Dat. aus	- 3. XI. 1942
Anlagen:	A.3. 1013-1011 RPR-8/3/43

Sturmabführer Wolf.

+

Den angeschlossenen Vorgang übersende ich gegen Rückgabe zur Kenntnis. Ich bitte um eine baldgefällige Überprüfung des Artikels im Einvernehmen mit dem SD-RF und um eine Mitteilung, ob gegen die Veröffentlichung Bedenken bestehen.

~~Sturmabführer~~

Obersturmbannführer.

11 IV 3 zur Kulturpolitik

4 ~~IV~~

An 44-Ordnung der Stab zurück:  
 es gibt keine Bedenken in  
 Bezug auf, die SD mit der Analyse  
 fast nicht zu belegen. Wolf-3/11

Prag, den 28. Oktober 1942. 9

28. X. 1942



1.) Kanzlei setze auf besonderen Bogen:

W-Sturmbannführer Wolf.

Den angeschlossenen Vorgang übersende ich gegen Rückgabe zur Kenntnis. Ich bitte um eine baldgefällige Überprüfung des Artikels im Einvernehmen mit dem SD-RF<sup>1</sup> und um eine Mitteilung, ob gegen die Veröffentlichung Bedenken bestehen.

le  
W-Obersturmbannführer.

2.) Wv. am 5.11.1942 bei dem Unterzeichner.

Dr Conrad, Oberreichsbahnrat

Gruppe Eisenbahnwesen in Böhmen und Mähren Prag

den 23. September 1942.

Eing.: 28. SEP. 1942

Mit einer Anlage

dem Herrn Staatssekretär  
durch die Hand des Herrn  
Abteilungsleiters III

vorgelegt.

*Mitgeteilt mit dem Bemerkung,  
daß die BdB Mitteilungen darüber Mittel-  
europäische Verordnungen sind, die von der  
Reichsregierung erlassen sind.  
Ansch. bedankt. Jauer*

Auf Wunsch der <sup>Schrift</sup>Schriftleitung der <sup>in Böhmen ererscheinenden</sup>" Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen " habe ich die beiliegenden Darstellungen der " Neuerungen in der Verwaltungsorganisation der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren " verfaßt.

Ich bitte um die Genehmigung der Veröffentlichung dieses Aufsatzes in der genannten Zeitschrift.

1 Anlage

*D. Conrad*

St. S. IV 9 - 286/42

6

Neuerungen in der Verwaltungsorganisation der  
Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren

von Oberreichsbahnrat Dr jur O. Conrad in Prag

Die Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung im Protektorat Böhmen und Mähren hatte ihre tragenden Pfeiler bisher in Rechtsgrundlagen, die noch aus der österreichischen Zeit stammen, nämlich im "Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung" vom 19.1.1896 und in der durch verschiedene spätere Einzel-erlasse mehrfach geänderten "Geschäftsordnung für die Staatsbahndirektionen" vom 20.5.1897. Diese Vorschriften sahen drei Stufen für die Durchführung der Eisenbahnverwaltung vor: das Eisenbahnministerium als Zentralinstanz, Staatsbahndirektionen in der Mittelstufe für die Leitung des Betriebs (im weiteren Sinne) innerhalb bestimmter Direktionsbezirke und untere Dienststellen für die unmittelbare örtliche Ausübung des Dienstes. Im Ministerium waren bei dieser Organisation die Aufgaben der obrigkeitlichen Aufsicht über das Eisenbahnwesen und die der eigentlichen Geschäftsleitung der staatlichen Eisenbahnen vereinigt. Man war sich schon zur österreichischen Zeit klar darüber gewesen, daß aus einer derartig engen Verknüpfung der Staatshoheitsaufgaben mit der geschäftlichen Lenkung der Staatseisenbahnen als Wirtschaftsbetrieb Nachteile für die Eisenbahnverwaltung erwachsen müßten, weil die Einengung durch die starren Regeln der Staatshoheitsverwaltung für eine bewegliche, der Konjunktur elastisch folgende Führung der Eisenbahnen hinderlich sei. Ansätze zur Beseitigung dieses Mißstandes blieben aber damals ohne Erfolg. Die tschechoslowakische Republik tat dann schließlich im Zuge der vielfach zu beobachtenden Autonomiebestrebungen im europäischen Eisenbahnwesen den entscheidenden Schritt zur Trennung von staatlicher Aufsicht und Geschäftsleitung der Eisenbahnen mit dem Gesetz vom 18.12.1922 "betreffend die Regelung der Gebarung in den staatlichen Betrieben, Anstalten und Einrichtungen, die nicht vorwiegend Verwaltungsaufgaben zu erfüllen haben" (Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr 404). Die zur Durchführung dieses Gesetzes erlassene Regierungsverordnung vom 25.9.1924 (Sammlung Nr. 206) enthält die noch heute geltenden

Rechtsgrundlagen

7

Rechtsgrundlagen für die wirtschaftliche Verwaltung der Protektoratsbahnen. Sie schuf für die Oberleitung der "Unternehmung" mit dem Verwaltungskollegium ein neues Organ, das beim Eisenbahnministerium (seit Dezember 1938 "Verkehrsministerium") gebildet wurde, aus 12 Mitgliedern (darunter einem Vertreter des Finanzministeriums) bestand <sup>1)</sup> und über alle Angelegenheiten der Oberleitung der Unternehmung zu entscheiden hatte, sofern sie nicht durch das Gesetz oder die allgemeine Organisationsnorm ausdrücklich entweder der Regierung oder dem Verkehrsminister selbst vorbehalten waren. In übrigen änderten aber auch diese gesetzlichen Bestimmungen am inneren Aufbau und an der Gliederung der Eisenbahnverwaltung nichts. Das Eisenbahnministerium führte lediglich noch durch Erlasse vom 10.9.1931 und 7.6.1938 eine Neuabgrenzung der Zuständigkeiten der Eisenbahndirektionen und der unteren Dienststellen bei der Behandlung der Geschäftsaufgaben durch; der Wirkungskreis der Mittel- und Unterinstanzen wurde dabei erweitert und auf diese Weise die Diensthandhabung - wenn auch in bescheidenem Umfange - vereinfacht und wirtschaftlicher gestaltet.

Es war die Eigenart dieses Verwaltungsaufbaus, daß er der selbständigen eigenverantwortlichen Tätigkeit des einzelnen Bediensteten verhältnismäßig wenig Spielraum gewährte. Zunächst einmal waren die Zuständigkeiten der mittleren und unteren Stellen für die materielle Erledigung der Geschäftsaufgaben - namentlich im Vergleich mit der Deutschen Reichsbahn - sehr stark zu Gunsten des Ministeriums eingeschränkt, und zwar in der Weise, daß die Zentralbehörde entweder überhaupt zu entscheiden hatte, oder daß doch ihre Zustimmung vorbehalten war. Zum anderen ergab sich aus der Gliederung der Eisenbahndirektionen in Gruppen und Abteilungen und des Ministeriums in Abteilungen und Sektionen zwangsläufig eine Schwerfälligkeit und gewisse Anonymität der Verwaltungsarbeit, weil bei den einzelnen Maßnahmen allenfalls die daran beteiligte Gruppe, Abteilung oder Sektion, nicht aber der eigentliche Sachbearbeiter in die Erscheinung trat. In Fortführung dieses Gedankens war ja schließlich auch beim Ministerium die Entscheidung aller bedeutenderen Angelegenheiten in die Hand des 12-gliedrigen Verwaltungskollegiums gelegt worden, das seine

<sup>1)</sup> Die anderen Mitglieder waren die Sektionschefs der 8 Fachsektionen und 2 Abteilungsvorstände des Verkehrsministeriums, ferner ein nicht dem Beamtenstande angehörender "Fachmann". Das Verwaltungskollegium trug also ganz überwiegend beamtenmäßigen Charakter, es war ein Gremium der leitenden obersten Beamten der Eisenbahnverwaltung.

J

Entschlüsse durch Abstimmung faßte.<sup>2)</sup>

Das Ziel der seit Mitte 1941 eingeleiteten Verwaltungsreform bestand daher in erster Linie darin, diese Mängel abzustellen. Erreicht werden soll eine klarere Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, die unerläßliche Beschleunigung und Vereinfachung des Geschäftsganges und im Zusammenhang damit dann auch die Erziehung der Eisenbahnbediensteten - insbesondere der auf entscheidenden Posten stehenden - zu tatkräftigem, verantwortungsbewußtem, selbständigem Handeln. Bisher sind auf diesem Wege drei Neuerungen von erheblicher Tragweite verwirklicht worden.

1.) Mit Wirkung vom 1.11.1941 ab wurden die Aufgaben und Zuständigkeiten des Verwaltungskollegiums im Verkehrsministerium wesentlich eingeschränkt. Während es bis dahin, wie bereits erwähnt wurde, entscheidende Befugnisse in nahezu allen wichtigen Angelegenheiten der Oberleitung der Protektoratsbahnen hatte, ist es nunmehr - etwa vergleichbar mit dem Beirat der Deutschen Reichsbahn - nur noch beratendes Organ des Generaldirektors der Bahnen. Als solches soll es insbesondere gehört werden :

- a) bei der Behandlung des Vorschlags der Protektoratsbahnen, bei der Behandlung des Rechnungsabschlusses und bei der Festsetzung der Abschreibungen,
- b) in Angelegenheiten, die nach den geltenden Vorschriften der Zustimmung des Finanzministeriums bedürfen, sofern sich nicht die unmittelbare Verhandlung der Angelegenheit mit dem Finanzministerium empfiehlt.

Im Hinblick auf diesen erheblich verkleinerten Geschäftsbereich des Verwaltungskollegiums wurde seine Mitgliederzahl gleichzeitig von 12 auf 9 herabgesetzt. Acht Mitglieder werden vom Verkehrsminister aus den Reihen der aktiven Bediensteten der Eisenbahnverwaltung berufen;<sup>3)</sup> das dann noch übrig bleibende Mitglied ist wie bisher ein Vertreter des Finanzministeriums, der vom Finanzminister im Einvernehmen mit dem Verkehrsminister ernannt wird.

<sup>2)</sup> Zur gültigen Beschlußfassung war die Zustimmung aller bei der Verhandlung anwesenden Mitglieder des Verwaltungskollegiums erforderlich. Ergab die Abstimmung diese Einstimmigkeit nicht, so galt die Entscheidung des Verkehrsministers als Ressortchefs.

<sup>3)</sup> Es sind dies wiederum die Leiter der 6 Fachabteilungen und der beiden Unterabteilungen des Verkehrsministeriums (nach dessen Neuorganisation; siehe dazu unten 3)

9

2.) Zum 1.1.1942 wurde die Gliederung der Eisenbahndirektionen an die Organisation der Deutschen Reichsbahn angeglichen. Der bisherige Aufbau nach Gruppen wurde beseitigt. Wie bei den Reichsbahndirektionen ist die Erledigung der Geschäftsaufgaben nunmehr Dezernenten zugewiesen, die nach Fachgebieten zu Abteilungen zusammengefaßt sind. Für die büromäßige Bearbeitung der Angelegenheiten wurden Büros eingerichtet. Den Geschäftsgang regeln die "Geschäftsanweisung für die Eisenbahndirektionen der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren" und die "Geschäftsanweisung für die Büros der Eisenbahndirektionen", die in Anlehnung an die entsprechenden Reichsbahnvorschriften herausgegeben wurden. Der Aufgabenkreis der Dezernenten und der Bürosachbearbeiter wurde durch Geschäftspläne für die Eisenbahndirektionen und durch Arbeitsverteilungspläne für ihre Büros so abgegrenzt, daß jetzt die Zuständigkeiten der einzelnen Bearbeiter klar herausgestellt sind. Dabei gilt für die Erledigung der Geschäfte wie bei der Deutschen Reichsbahn der Grundsatz der Einzelentscheidung, für die die nach dem Geschäftsplan zuständigen Dezernenten die Verantwortung sowohl in sachlicher wie in förmlicher Hinsicht tragen.

Die Aufteilung der Geschäftsaufgaben auf die Dezernate wurde der bewährten Geschäftsgliederung bei den Reichsbahndirektionen weitgehend angepaßt. Daher konnte auch die Bezeichnung der Dezernate mit Nummern aus der Reichsbahnorganisation durchweg übernommen werden. Den besonderen Verhältnissen während der Überleitungszeit, die sich namentlich aus der noch bestehenden Verschiedenartigkeit der materiellen Geschäftserledigung nach den abweichenden Dienstvorschriften der Protektoratsbahnen (BMB) ergeben, wurde durch Einrichtung von Hilfs- und Übergangsdezernaten Rechnung getragen; sie werden wegfallen, sobald auf den Fachgebieten die in Angriff genommene Angleichung an die Regelung der Deutschen Reichsbahn durchgeführt ist.

Immerhin ist schon jetzt eine durchgreifende Verlagerung der Aufgaben von den Abteilungsleitern und dem Direktionsvorstande auf die Sachdezernenten erreicht worden. Es

10

Es war einer der Hauptnachteile der früheren Organisation, daß sie in Ausführung des Organisationsstatuts und der Geschäftsordnung für die Eisenbahndirektionen dem Direktionsvorstand eine Unzahl von Geschäften (zum Teil von ganz untergeordneter Bedeutung) zur persönlichen Erledigung zuwies. Daraus ergab sich eine Fülle von Kleinarbeiten, die den Direktionsvorstand seiner entscheidenden Aufgabe der Gesamtleitung des Direktionsbezirks weitgehend entzog. Auf der anderen Seite war auch die selbständige Entscheidungsbefugnis der Abteilungsvorstände und der Gruppenleiter entsprechend eingeengt, weil die meisten und jedenfalls alle wichtigen Vorgänge der persönlichen Entscheidung des Direktionsvorstandes unterlagen. Daraus ergab sich ein schleppender Geschäftsgang, und Tatkraft und Verantwortungsfreudigkeit der nachgeordneten Bediensteten wurde lahmgelegt. Die neue Organisation geht den umgekehrten Weg, indem sie als Grundsatz die selbständige, eigenverantwortliche Geschäftserledigung durch die Dezenten bestimmt. Die Abteilungsleiter und der Eisenbahndirektionsvorstand sind im allgemeinen nur noch dann beteiligt, wenn die Bedeutung der Sache im Einzelfalle ihre Mitwirkung erfordert. Grundsätzlich sollen die Abteilungsleiter und der Direktionsvorstand von Einzelarbeiten möglichst freigestellt werden, damit sie den für die Leitung der Abteilung oder des gesamten Bezirks nötigen Überblick gewinnen und behalten können. Für die Mitwirkung anderer Dezenten neben dem als Sachbearbeiter federführenden Dezenten gilt auch bei den BMB die Weisung, daß alle Dezenten (durch Mitzeichnung) zu beteiligen sind, bei denen ein wesentliches Interesse an der Angelegenheit vorausgesetzt werden muß.

Bei den 5 Eisenbahndirektionen (Prag, Pilsen, Königgrätz, Brünn und Olmütz) sind einheitlich 6 Fachabteilungen gebildet worden (I. Finanz- und Rechtsabteilung, II. Personalabteilung, III. Verkehrs- und Tarifabteilung, IV. Betriebsabteilung, V. Bauabteilung, VI. Maschinentechnische Abteilung). Lediglich die Eisenbahndirektion Prag hat als geschäftsführende Direktion für das Werkstättenwesen im Gesamtbereich der Protektoratsbahnen noch eine 7. Abteilung (Werkstättenabteilung) erhalten. Außerdem ist bei Prag übergangsweise noch je eine Abteilung für die Regelung der Ruhe- und Versorgungsbezüge und für die Stoffprüfung und Stoffübernahme, und zwar gleichfalls für den

11

Gesamtbereich der BMB, eingerichtet worden.

Die Gliederung und Bezeichnung der Direktionsbüros lehnt sich ebenfalls eng an das Vorbild der Deutschen Reichsbahn an. Auch bei den Protektoratsbahnen wird unterschieden nach Büros, die bei allen Eisenbahndirektionen einzurichten sind, und solchen, die eingerichtet werden können, wenn ein sachliches Bedürfnis dafür besteht. Besonders große Büros können in Geschäftsgruppen weiter gegliedert werden. Von dieser Möglichkeit ist in ziemlich erheblichem Umfange Gebrauch gemacht worden, weil bei den BMB wegen des Fehlens von Ämtern z Zt noch eine große Reihe von Geschäften in der Direktionsinstanz erledigt werden muß, die bei der Deutschen Reichsbahn den Ämtern obliegen. Dadurch weisen manche Büros so hohe Kopffzahlen auf, daß ohne Unterteilung in Geschäftsgruppen die Überwachung der ordnungsmäßigen Geschäfts-erledigung in Frage gestellt erschien.

- 3.) Die mit der Einführung des Dezernats<sup>s</sup>systems bei den Eisenbahndirektionen begonnene Umbildung der Geschäftsorganisation wurde am 1.5.1942 auf die Eisenbahnverwaltung des Verkehrsministeriums (seit 16.1.1942 "Ministerium für Verkehr und Technik") ausgedehnt. Hier sind an die Stelle der früheren Abteilungen und Sektionen Referenten und Abteilungen getreten. Für die Vorbearbeitung der Sachen wurden gleichzeitig Büros eingerichtet. Den Geschäftsgang regelt eine zum 1.5.1942 in Kraft gesetzte "Vorläufige Geschäfts-anweisung".

Bei der Neugliederung der Referate und Abteilungen diente auch hier die Reichsbahnorganisation in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums als Vorbild. Neben dem "Präsidium des Generaldirektors der Bahnen", in dem außer den Personalsachen der oberen Beamten im wesentlichen die allgemeinen Angelegenheiten der Verwaltung und Organisation, der Statistik und des Pressedienstes bearbeitet werden, sind sechs Fachabteilungen gebildet worden (I.Verkehrs- und Tarifabteilung, II.Betriebsabteilung, III.Maschinentechnische und Kraftwagenabteilung <sup>4)</sup>, IV.Wirtschafts- und Rechtsabteilung <sup>4)</sup>, V.Personalabteilung, VI. Bauabteilung). Ebenso wie die sachliche Gliederung dieser

<sup>4)</sup> Innerhalb dieser Abteilungen bestehen die Kraftwagenabteilung und die Rechtsabteilung noch als Unterabteilungen IIIa und IVa.

12

Abteilungen stimmt auch die Zahlenbezeichnung der einzelnen Referate mit der der Referenten in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums weitmöglichst überein. Als Besonderheit ist im Ministerium schon seit längerer Zeit für die zentrale Lenkung des Betriebs und Verkehrs eine "Betriebszentrale" eingerichtet, die als zentrale Stelle der Eisenbahnbetriebsverwaltung zwar nicht unmittelbar zum Ministerium selbst gehört, aber dem Generaldirektor der Bahnen direkt unterstellt ist und ungefähr die Aufgaben einer Generalbetriebsleitung der Deutschen Reichsbahn hat; ihr ist das Zentralwagenamt der BMB angegliedert.

Die Zuständigkeiten der einzelnen Referenten und Bürosachbearbeiter sind durch einen Geschäftsverteilungsplan und Arbeitsverteilungsplan des Ministeriums klar herausgestellt und gegeneinander abgegrenzt. Die Geschäftsanweisung stellt auch hier den Grundsatz der selbständigen Einzelentscheidung durch die Referenten unter eigener Verantwortung in den Vordergrund. Für die Mitbeteiligung der an der einzelnen Angelegenheit sachlich interessierten anderen Referenten und für die Mitwirkung der Abteilungsleiter sowie des Ministers oder Generaldirektors gelten sinngemäß dieselben Richtlinien wie für die Eisenbahndirektionen.

Diese bisher durchgeführten Änderungen in der Organisation der Protektoratsbahnen betreffen durchweg den Aufbau ihrer leitenden Stellen und die Erledigung der Geschäftsaufgaben in diesen Instanzen. Trotz der damit erzielten Fortschritte leidet der Verwaltungsgang im Vergleich mit der Deutschen Reichsbahn aber auch jetzt immer noch insbesondere darunter, daß den BMB die Zwischenstellen der Ämter fehlen. Es hat sich immer wieder als nachteilig erwiesen, daß der Weg von den Eisenbahndirektionen unmittelbar zu den für die örtliche Dienstausübung zuständigen äußeren Dienststellen zu lang ist, um die Schlagkraft der ganzen Eisenbahnverwaltung so sicherzustellen, wie es gerade bei den außergewöhnlichen Verhältnissen der Jetztzeit unerläßlich ist. Auf der anderen Seite müssen sich die Eisenbahndirektionen bei dieser Sachlage zwangsläufig in übermäßigem Umfange mit Geschäftssachen von untergeordneter Bedeutung befassen, die vielfach nur örtliche Teile des Direktionsbezirks angehen. Zur

Zur Bereinigung dieser mißlichen Zustände ist deshalb auch bei den BMB die Einführung der Ämterorganisation in Aussicht genommen. Die dazu nötigen Maßnahmen sind bereits soweit vorbereitet, daß die Ämter voraussichtlich im Laufe des Jahres 1943 errichtet werden können. Vorgesehen sind 37 Bau- und Betriebsämter, die unter Ausdehnung der Geschäftsaufgaben auf den Betriebsdienst und unter Neufestsetzung der Bezirksgrenzen aus den bisherigen Bahnerhaltungssektionen entwickelt werden sollen, ferner 16 Maschinenämter, die sich an die bisherigen Heizhausleitungen anlehnen werden, und 12 Verkehrsämter, die ganz neu geschaffen werden. Der Umfang der Amtsbezirke wird im großen und ganzen dem der Reichsbahnämter entsprechen.

Erst nach diesem Umbau der gesamten Verwaltungsorganisation wird es möglich sein, die Zuständigkeiten der einzelnen Stellen so abzugrenzen, daß die bisherige starke Zentralisierung bei den Eisenbahndirektionen und im Ministerium für Verkehr und Technik beseitigt wird, und es wird auch erst dann möglich sein, der Frage der Verringerung der bisherigen Zahl von 5 Eisenbahndirektionen näherzutreten. Unabhängig davon ist aber schon jetzt mit einer erheblichen Verlagerung von Aufgaben aus dem Ministerium auf die Eisenbahndirektionen begonnen worden. Neben den Hoheits- und Aufsichtsaufgaben als Hauptgebiet soll das Verkehrsministerium grundsätzlich nur noch solche Geschäfte behalten, die ihrer Natur nach einer zentralen obersten Lenkung durch die Generaldirektion bedürfen. Zum Teil ergibt sich die Abstufung der Zuständigkeiten auch von selbst aus der Einführung der materiellen Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn für die einzelnen Fachgebiete, die fortlaufend vorwärtsgetrieben wird. Dabei dienen alle Maßnahmen, die in erster Linie eine Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsgangs und im Zusammenhang damit auch personalwirtschaftliche Ersparnisse für die Verwaltungsarbeit bezwecken, am Ende immer nur dem einen Ziel; die Protektoratsbahnen in ihrer Einsatzbereitschaft und Schlagkraft so zu festigen, daß sie den hohen Anforderungen, die an sie im großdeutschen Verkehrsraum und nicht zuletzt wegen der engen Verflechtung mit der Deutschen Reichsbahn gestellt werden müssen, jetzt und in der Zukunft gewachsen sind !