

109-4/1118

MINISTERSTVO NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI  
ARCHIVNÍ A VEŘEJNÝ ODBOR

Doslo

Cj.

Práhy

109-4/1118

25. listopadu 1950

26 listů

65.1009 Paul

Krab. ~~62~~ 62

ST S

IV. K - 1 / 40.

1  
D. V. C. 461.

Für die Zeitschrift "Die Strasse"



Archiv des Staatssekretärs beim  
Reichsprotektor in Böhmen und Mähren.

22997

Václav Nosek :

Der Bau der Autobahnen im Protektorat Böhmen und Mähren.



Verfasser des Aufsatzes: Dipl. Ing. Václav Nosek, Generaldirektor  
für den Bau der Autobahnen in Prag.

St. S. IV K - 1/40.

I. Geschichtliches von der ersten tschechischen Autobahn.

Nach dem Weltkriege, als ein unerwarteter Aufschwung des Automobilismus einsetzte, nahmen wichtigere Strassen allmählich wieder den Charakter von Fernverbindungen an, denn der Ferntransport, welcher bis dahin ausschließlich durch die Eisenbahnen bestellt wurde, kehrte teilweise wieder auf die Strassen zurück. Diese entsprachen aber nicht den gestellten Anforderungen, da sie für einen ständigen und schweren Kraftwagenverkehr nicht gebaut waren.

Ausserdem entsprach das Strassennetz der ehem. Tschechoslowakei, mit Rücksicht auf ihre von Westen nach Osten langgezogene geographische Lage, nicht den gestellten Anforderungen.

Deshalb sollten in dem neuen Staate verkehrspolitisch gleichzeitig zwei wichtige Aufgaben gelöst werden, und zwar:

1. die Verbesserung der schon bestehenden Strassen, damit sie dem modernen Verkehr entsprechen und
2. die Ergänzung des bestehenden Strassennetzes durch den Ausbau von modernen Autostrassen in der Längsachse des neuen Staates.

Aber für die Durchführung dieses Strassenplanes war einerseits bei den damaligen massgebenden Stellen wenig Verständnis vorhanden, andererseits waren auch nicht so viel finanzielle Mittel zur Stelle, welche die Verwirklichung des zu Grunde liegenden Planes erforderte. Im Jahre 1927 wurde zwar in der ehem. Tschechoslowakei durch den Erlass des Gesetzes über die Gründung des

sogenannten "Strassenfondes" ein gewisses Einkommen durch die Besteuerung der Krafwagen und Treibstoffe geschaffen, doch diese Mittel reichten nicht aus, um den vorgesehenen Strassenplan in seinem ganzen Umfange durchführen zu können. So wurden die aus diesem Fond sich ergebenden Mittel ausschliesslich nur für Verbesserungen der Strassen benützt, zum Bau von modernen Autostrassen kam es aber noch immer nicht.

Inzwischen wurden in den anderen Staaten neue, breite, ausschliesslich für den Kraftwagenverkehr bestimmte Strassen gebaut. Hauptsächlich in Deutschland schritt man energisch zum planvollen Ausbau vollkommener Autobahnen. Der Bau der Reichsautobahnen machte rasche Fortschritte, beseitigte bald jede Arbeitslosigkeit im Reiche, so dass der Bau nicht ohne Einfluss auf die öffentliche Meinung in der ehem. Tschechoslowakei blieb.

Es ist selbstverständlich, dass es in erster Linie die tschechischen Ingenieure waren, welche den Bau wenigstens einer ähnlichen Strasse forderten und zwar von Pilsen nach Kaschau führend, damit eine längsliegende Hauptverkehrsader für Kraftwagen geschaffen werde, die schnell und sicher den Westen der ehem. Tschechoslowakischen Republik mit ihren östlichen Ländern, der Slowakei und Karpatorussland, verbinde. Die tschechischen Ingenieure arbeiteten im Jahre 1935 einen Entwurf zum Bau der sogenannten "Nationalstrasse Pilsen-Kaschau" aus, deren Länge 700 km und Breite in der Krone 20 m betragen sollte und deren Aufbaukosten damals auf 1,5 Milliarden Kč geschätzt wurden. Vom Bau dieser Strasse erhofften die tschechischen Ingenieure nicht nur eine grosse Verminderung der Arbeitslosigkeit, sondern auch einen

Aufstieg des Motorismus, Belebung des wirtschaftlichen Lebens, sowie die Stärkung der Staatsmacht infolge der Längsverbindung ihrer einzelnen Länder.

Obwohl die Regierung der ehem. Tschechoslowakischen Republik die Resolutionen und Forderungen der tschechischen Techniker nicht berücksichtigte, wussten diese, dass es unmöglich sei den Ausbau der modernen Autostrassen auf die Dauer abzulehnen und dass es sich hier nur um eine geringe Einsicht der massgebenden Personen handelte, dass es später aber sicher zum Bau solcher Strassen auch in der Tschechoslowakei kommen würde.

Im Jahre 1937 forderte der bekannte Zliner Grossindustrielle Dr. h. c. Johann Baťa ausser dem Ausbau von Kanälen und Eisenbahnen den sofortigen Bau einer Fernstrasse für Kraftfahrzeuge von Eger bis Gr. Bočkov in Karpatorussland. Dadurch wurde die Frage des Baues einer Autostrasse quer durch die ehem. Republik von neuem aufgeworfen, und es begannen sich mit ihr nicht nur Fachmänner zu beschäftigen, sondern sie fand auch unter den breiten Schichten der Bevölkerung grossen Anklang und erweckte daher auch grösseres Interesse der politischen und regierenden Kreise der ehem. Tschechoslowakei.

Darauf kamen die September Ereignisse des Jahres 1938 mit der Durchführung des Münchener und des Wiener Abkommens. Die Grenzen der neuen Tschecho-Slowakei wurden ausschliesslich nach dem Nationalitätenprinzip bestimmt. So kam es, dass viele Strassen- und Eisenbahnverbindungen unterbrochen wurden und dass die Frage eines Aufbaues einer tschecho-slowakischen Fern-

strasse, durch die Mitte des neuen Staates führend, eine Notwendigkeit wurde.

Deshalb setzte der damalige Minister für öffentliche Arbeiten der ehem. Tschechoslowakischen Republik, Div. General Husárek am 28. Oktober 1938 eine Regierungsverordnung durch, welche die Mittel für die vorbereitenden Arbeiten zum Bau dieser Strasse von Prag bis zur rumänischen Grenze genehmigte. Diese Entscheidung wurde auch durch die Bemühung unterstützt einer grossen Zahl Arbeitslosen Arbeit zu verschaffen, damit man ihnen nicht mehr die unproduktive Arbeitslosenunterstützung weiter auszahlen müsse, von der bis zu jener Zeit einige Milliarden Kč ausgezahlt wurden.

So kam es zur Verwirklichung des Baues der ersten tschechischen Autobahn.

## II. Staatsorgane für den Bau der Autobahn.

---

Noch vor dem erwähnten Beschluss der Regierung betraute am 20. Oktober 1938 Minister Husárek den General Ing. Nosek mit der Organisation der Personal-Kräfte für den Bau dieser Strasse.

Am 26. Oktober 1938 unterbreitete dieser dem Minister einen Entwurf über den Bau der tschecho-slowakischen West-Ost Autobahn, als Unterlage für die Sitzung des Ministerrates am 28. Oktober 1938. Da die Prager Regierung das Bauprogramm dieser Autobahn prinzipiell genehmigte und die slowakische und karpaten-

russische Regierung ebenso zustimmten, errichtete der Minister antragsgemäss am 4. November das "Kommando für den Bau der Fernstrassen", als staatliches Organ für den Bau von Autobahnen, zurzeit nur für das Land Böhmen und Mähren.

Beim Regierungswechsel im Dezember 1938 wurde der Mitarbeiter Dr. Baťa's, Dominik Čipera der Bürgermeister der Stadt Zlin und einer der Hauptpioniere des Autobahnbaues in der Tschechoslowakei, zum Minister für öffentliche Arbeiten ernannt. Durch diese Ernennung kam an die Spitze des ressortlichen Ministeriums ein Mann, welcher als Minister gleich zu Beginn seines Amtsantrittes den Fragen des Baues tschechischer Autobahnen das grösste Interesse und intensivste Arbeit schenkte.

Kurz nach seinem Antritt erwirkte er, dass am 23. Dezember 1938 die Regierungsverordnung über den Bau von Fernstrassen in der Tschecho-Slowakei herausgegeben wurde. Durch diese Regierungsverordnung, die gemäss dem Ermächtigungsgesetz Gesetzeskraft hatte, wurde die Errichtung eines Organes der Staatsverwaltung für den Bau der tschecho-slowakischen Autobahnen bekannt gegeben, die den Titel Generaldirektion für den Bau der Autobahnen führt.

Die Generaldirektion für den Bau der Autobahnen ist gemäss der erwähnten Regierungsverordnung ein dem Minister direkt untergeordnetes, selbstständiges Ressort des Ministeriums für öffentliche Arbeiten.

Die Genehmigung des allgemeinen Projektes bestellt die Regierung, die Baubewilligung erteilt das Ministerium für öffentliche Arbeiten mit Zustimmung der gleichzeitig beteiligten Mi-

nisterien.

Zur Begleichung des Kostenaufwandes für den Bau der Autobahn wird jährlich ein gewisser Betrag, welcher für das Jahr festgelegt wird, in das Staatsbudget eingereicht. Er verfällt nicht, auch wenn er in demselben Jahre nicht aufgebraucht wird.

Die erwähnte Regierungsverordnung wirkte sich so aus, dass am Anfang des Jahres 1939 notwendige organisatorische Abänderungen des ehem. "Kommandos für den Bau der Autobahnen" durchgeführt und die "Generaldirektion für den Bau der Autobahnen" in ihrer heutigen Zusammensetzung aufgestellt wurde. Die Generaldirektion teilt sich in zwei Sektionen und zwar in:

die I. technische Sektion, die die technischen Angelegenheiten zu erledigen hat und der die Studien-, Projektions- und Bauabteilungen unterstellt sind

und die II. allgemeine Sektion, welche alle übrigen Angelegenheiten administrativer Art erledigt; sie besteht aus einer Personalgruppe, Verwaltungs-, Rechts- und Sozialabteilung.

Ausserdem wurde bei der Generaldirektion eine Verrechnungsstelle und eine Hilfskanzlei für die Behandlung der Akten errichtet.

Für die Mitarbeit mit den wissenschaftlichen und fachlichen Kreisen wurde bei der Generaldirektion gemäss der Bestimmung der schon erwähnten Regierungsverordnung als beratendes Organ ohne Einspruchsrecht, ein Beratungsausschuss eingesetzt, in welchen der Minister für öffentliche Arbeiten wissenschaftliche Mitarbeiter und Fachmänner der öffentlichen Verwaltung und Korporationen

einberuft. Die Mitgliedschaft in diesem Beratungsausschusse ist keine Ausübung amtlicher Tätigkeit, sondern nur eine Ehrenfunktion.

Für die ausübende Tätigkeit wurden nach dieser Regierungsverordnung zwei Baudirektionen der Autobahnen errichtet, und zwar für Böhmen in Prag, für Mähren in Brünn, denn die Regierungsverordnung bezog sich nur auf die Länder Böhmen und Mähren.

Bei den Baudirektionen gibt es mehrere Gruppen von Strecken je für etwa 60 bis 120 km der Trasse. Bisher wurden folgende Strecken festgelegt:

Prager Ring .....	lg.	60 km
Strecke I: Prag-Iglau (im Bau) .....	lg.	110 km
Strecke II: Iglau - Zástřizly (man beendet das Detailprojekt) .....	lg.	130 km
Strecke III: Zástřizly-slowakische Grenze (der westliche Teil im Bau, der mittlere Teil wird projektiert und der östliche Teil wird stu- diert) .....	lg. etwa	70 km.

Es wird die Errichtung von weiteren Strecken vorbereitet und zwar :

- Strecke IV: Prag-Lobositz (wird studiert)
- Strecke V : Prag-Pilsen (man arbeitet am generellen Projekt)
- Strecke VI: Prag-Budweis (wird studiert)
- Strecke VII: Prag-Náchod (wird für das Stadium vorbereitet).

Auf den Strecken, soweit sie sich im Bau befinden, sind für jede 5 km Trasse Bauverwaltungen (Verwaltungen der Baulose) ein-

gerichtet. Vier Baulose bilden einen Abschnitt, in welchem ein älterer erfahrener Ingenieur (entsprechend dem Streckenbaumeister der RAB) zusammen mit den Verwaltungen der Baulose die Bauaufsicht durchführt.

Für die Beaufsichtigung der kleineren Brückenbauten ist bei den Baudirektionen eine besondere Brücken-Gruppenabteilung errichtet, während die Bauaufsicht für Viadukte und grosse Brückenobjekte die Generaldirektion durch ihre eigene Brückenbaugruppe durchführt.

Nach der Errichtung des Protektorates Böhmen und Mähren und nach den Beratungen mit dem Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen in Prag kam es zu keinen grösseren organisatorischen Umänderungen und die Generaldirektion arbeitet als ein Ressort des Ministeriums für öffentliche Arbeiten im Protektorat in gleicher Zusammensetzung wie früher.

Am 27. März 1939 entsandte der Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen zur Generaldirektion für den Bau der Autobahnen in Prag seinen Bevollmächtigten, welcher gleichzeitig Referent für Autobahnen beim Reichsprotektor für Böhmen und Mähren ist.

So ist ein enges Zusammenarbeiten mit diesen Stellen gewährleistet. Ausserdem werden so die Erfahrungen ausgenützt, welche schon beim Bau der Reichsautobahnen gewonnen wurden.

Eine wichtige Folgerung aus der staatsrechtlichen Veränderung vom 16. März 1939 war, dass die Generaldirektion für die Auswahl ihres Personals Militärtechniker (Ingenieur-Offiziere) aus der liquidierenden Wehrmacht der ehem. Republik, sowie technische

Angestellte der ehem.Republik aus der Slowakei und Karpaten-russland zur Verfügung hatte.So war es möglich ein qualitativ hochstehendes Personal zu erhalten.

Am 1.Dezember 1939 hatte die Generaldirektion 437 Angestellte.Im Jahre 1940 wird sich diese Zahl auf 780 erhöhen.

### III. Das Planen der tschechischen Autobahnen .

Das Problem der Linienführung der tschecho-slowakischen West-Ost Autobahn war mit Rücksicht auf die langgestreckte Gestalt der ehem.Tschecho-Slowakischen Republik verhältnissmässig einfach.Als Fernverbindung müsste sie in kürzester west-östlicher Richtung führen,wobei sie grössere Städte und wichtigere wirtschaftliche Mittelpunkte berühren sollte.Damals sprach man davon, dass das Reich eine Reichsautobahn Berlin-Wien,führend über tschecho-slowakisches Gebiet von Berlin über Dresden,Theresienstadt,Prag,Iglau und Znaim nach Wien,auszubauen beabsichtigte. Deshalb setzten die regierenden Stellen in Prag voraus,dass die Strecke dieser Autobahn auf dem tschecho-slowakischen Gebiete ein Bestandteil der tschecho-slowakischen West-Ost Autobahn sein werde,welche bei Iglau auf die Gebiete der übrigen Länder der ehem.Republik abzweigen wird,um über Brünn und Zlin nach dem Osten weiterzuführen.(Abbildung 1 )

Die Autobahn um die Hauptstadt Prag herum wurde ursprünglich als Ring von etwa 60 km Länge entworfen.Jetzt arbeitet man

gerade an einem vorteilhafteren Entwurf wo der Westteil dieses Ringes durch eine Tangente der Autobahn Lobositz - Budweis, der Südteil durch eine Tangente der Autobahn Pilsen - Iglau (gleichzeitig Pilsen - Náchod) gebildet wird.

Der restliche Teil des Ringes wird nicht als Vollaubahn ausgebaut werden.

Die Strecke nach Iglau ist fast in einer Geraden geführt. Von Iglau ab, bis an den Westrand des Marchgebirges gab es zwei Varianten: die nördliche, welche über die fruchtbare Hana führte und die südliche, entlang der Staatsstrasse Iglau - Brünn. Die Generaldirektion für den Bau der Autobahnen entschied sich für die südliche Trasse, welche südwestlich von Brünn bei der Gemeinde Parfuss die Durchgangs-Reichsautobahn Breslau-Brünn-Wien kreuzt. Die Stadt Brünn wird sicher viel durch diese wichtige Autobahnkreuzung gewinnen, denn sie wird durch eine Reihe von Anschlüssen mit beiden Autobahnen verbunden. Von Brünn ab führt die Trasse nach Austerlitz, über das Marchgebirge, überquert den March-Fluss nördlich von Napajedel und führt südlich von Zlin weiter nach Osten.

Die weitere Linienführung wurde über die Slowakei und Karpatorussland geplant in der allgemeinen Richtung Zlin-Sillein-Rosenberg-Poprad-Prešov-Svalava-Chust-Ťačovo und weiter nach Rumänien.

Nach den März-Ereignissen des vorigen Jahres waren für den Bau dieser Autobahn nur diejenigen Vorbereitungsarbeiten von Wichtigkeit, die für den Teil der Strecke auf dem Gebiete Böhmen

und Mähren durchgeführt waren. Durch die Separation der Slowakei blieb bis jetzt der weitere Verlauf der Autobahntrasse nach Osten ungelöst und deshalb wird das Ueberschreiten der Trasse über die mährisch-slowakische Grenze zurzeit nur studiert.

Durch die Errichtung des Protektorates Böhmen und Mähren wurde das Wirtschaftsleben dieser Länder in das des Reiches eingereiht. Die wirkliche volkswirtschaftliche Bedeutung der tschechischen Autobahn Prag-Brünn-slowakische Grenze kann unter diesen Umständen erst nach ihrer Eingliederung in das deutsche und damit in das internationale Autobahnnetz entstehen.

Dies wird erstens durch den Anschluss der Durchgangs-Reichsautobahn Breslau-Wien in ihrem Kreuzungspunkte südwestlich von Brünn durchgeführt, andererseits durch den Ausbau weiterer Autobahnen vom Prager-Ring aus bewerkstelligt und zwar in nördlicher Richtung über Lobositz nach Dresden, in westlicher Richtung nach Pilsen zur Reichsautobahn Karlsbad-Regensburg, südwärts über Budweis nach Linz, in nordöstlicher Richtung über Königgrätz und Nachod nach Breslau und südostwärts nach Wien, mit der Abzweigung entweder von Iglau über Znaim oder von Budweis über Krems.

Jetzt werden auf den Strecken Prag-Lobositz und Prag-Pilsen Vermessungen vorgenommen zwecks Ausarbeitung von allgemeinen Entwürfen. Die Trasser der übrigen Strecken werden inzwischen studiert.

IV. Vorbereitungsarbeiten.

Als die Regierung der ehem. Tschecho-Slowakischen Republik im November 1938 den Antrag über den Bau der Autobahn Prag - Brünn - slowakische Grenze genehmigte, gab die Generaldirektion sofort Anweisungen heraus für die Ausarbeitung des generellen Entwurfes, welche in der Hauptsache folgende technische Bedingungen enthielten:

1. Fahrgeschwindigkeit max. 120 km/St.
2. vierspurige Fahrbahn, zwei Fahrrichtungen,
3. Kreuzungen mit anderen Kommunikationen ausschliesslich nicht im Niveau,
4. Fahrrichtung rechts,
5. grösste Längsneigung der Autobahn 6%, in gebirgigem Gelände höchstens 8%,
6. der kleinste Radius der Richtungskrümmungen in flachem Gelände 600 m, in gebirgigem Gelände 400 m,
7. einseitig geneigte Bögen gemäss der Halbmesser bis zu 8%, die Ueberhöhung und Erweiterung mitinbegriffen,
8. Ausrundungen der Brechungen in den Längsneigungen der Fahrbahn bei den Kuppen, Halbmesser von 5000 m, bei den Wannen Halbmesser von 3000 m, in gebirgigem Gelände ausnahmsweise bis zu 1000 m,
9. Breite im Querschnitte der Krone 21 m (Abb. 2 ).

Ausserdem wurde angeordnet bei der Trassierung darauf zu achten, dass die Autobahn weitmöglichst in Einklang mit der Umgebung gebracht werde, um nicht ihre Schönheiten zu zerstören. Die Autobahn sollte keinen Gewalt-Eingriff in die Natur bedeu-

ten, sondern so in ihren Rahmen eingegliedert werden, dass der Anblick der von ihr durchgezogenen Gegend angenehm ist. Ausserdem wurde angestrebt, durch den Autobahnbau die Naturschönheiten zu erschliessen, zu welchen kein Zutritt durch andere Kommunikationen bestand. An diesen Stellen werden Park- und Rastplätze errichtet.

Weiter wurde angeordnet, dass Naturschönheiten sowie Denkwürdigkeiten geschont werden. Mit Rücksicht darauf, dass die archäologischen Funde beim Bau der reichsdeutschen Autobahnen in letzter Zeit die Hälfte aller archäologischen Funde zusammen ausmachten, trat die Generaldirektion mit den betreffenden Instituten in Fühlung, um Vorkehrungen zu treffen, dass zu Funden sofort Fachleute berufen werden, welche selber die weiteren Ausgrabungen leiten sollen. Es wird in der Umgebung von Prag und dem mährischen Tiefland sicher zu Massenfunden kommen, aus denen grosser kultureller Nutzen hervorgehen wird.

Nach diesen Anweisungen wurde noch vor Anfang November 1938 mit der Vermessung und Ausarbeitung des Projektes begonnen, welches die Unternehmer, denen diese Arbeiten vergeben wurden, noch bis zum Ende des Jahres 1938 durchführten, sodass die Regierung der ehem. Tschecho-Slowakischen Republik dieses Projekt in ihrer am 13. Jänner 1939 abgehaltenen Sitzung genehmigen konnte.

Sodann schritt man mit grösster Beschleunigung an die Ausarbeitung des Detailprojektes, damit im Mai 1939 mit den Arbeiten begonnen werden konnte.

Gleichzeitig wurden geologische Untersuchungen auf der

ganzen Strecke durchgeführt und an einigen Stellen begann man auch mit der Abholzung der bewaldeten Flächen, welche in der Achse der zukünftigen Autobahn liegen.

In diese Vorbereitungsarbeiten griffen die März Ereignisse d.J.1939 ein, welche den reibungslosen Fortlauf der Arbeiten einigermassen beeinträchtigten. Mit Hinsicht darauf, dass unser Land ein Bestandteil des Reiches wurde, war es nötig, die Konstruktions- und Trassierungselemente der tschechischen Autobahn den deutschen Normen anzupassen.

Obzwar wir eine Menge von Vorbildern der Autobahnen hatten, wie sie in Italien, Amerika, Belgien, Holland und anderswo durchgeführt waren, entschlossen wir uns schon im Oktober 1938, dass wir für den Bau unserer Autobahn das deutsche Muster benützen werden, denn wir betrachteten die reichsdeutschen Autobahnen als Musterbeispiele moderner Autobahnen. Ausserdem machte auf uns auch das intensive Bestreben, mit welchem der Bau der Reichsautobahnen eröffnet und weitergeführt wurde, grossen Eindruck, denn der Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen, Dr. Todt stellte in den Dienst des Ausbaues reichsdeutscher Autobahnen fast den ganzen Apparat des Reiches.

Natürlich mussten wir uns den Verhältnissen und finanziellen Möglichkeiten eines kleinen Staates anpassen. In Böhmen und Mähren liegen weit kompliziertere geologische Verhältnisse vor als in Deutschland und unsere Gegend ist auch verhältnismässig viel hügeliger gestaltet. Ausserdem ist bei uns eine abweichende Dichte der Besiedelung und wenige Grosstädte und Industriezentren vorhanden. Weiter sind in Böhmen und Mähren viel grösse-

re Möglichkeiten zur landwirtschaftlichen Verwertung des Bodens vorhanden und deshalb muss mit diesem sparsam umgegangen werden. Dies alles hatte Einfluss auf die konstruktive Gestaltung der Autobahn und demzufolge wurden auch die schon erwähnten Anweisungen für die Ausarbeitung der Generell-Projekte abgeändert. Weil aber die ursprünglichen Anweisungen den deutschen sehr ähnlich waren, war ihre Anpassung an die neuen Verhältnisse sehr einfach.

Diese Frage erörterte der Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen Dr. Todt mit dem tschechischen Minister für öffentliche Arbeiten D. Činera noch Ende März 1939 auf einer Prager Besprechung über die weitere Planung und den weiteren Autobahnbau in Böhmen und Mähren. Das Ergebnis dieser Besprechungen, welche die Protektoratsregierung genehmigte, war, dass mit Rücksicht auf den Anschluss der tschechischen Autobahnen an die sudetendeutschen und deutschen Autobahnen, die tschechischen Autobahnen grundsätzlich eine Fahrbahnbreite von 7,5 m wie in Deutschland haben werden, so dass die Breite der Autobahn in der Krone 22 m betragen wird. (Abb. 3 )

Ausserdem wurde festgelegt, dass diejenigen Teilstrecken auf denen reger Verkehr zu erwarten sei, eine Normalbreite von 28,5 m wie die Reichsautobahnen bekommen werden. Diese Breite soll der Prager Ring und ein Teil der Strecke bei Prag etwa 25 km lang und bei Brünn etwa 32 km lang haben, während die übrige Strecke nur in der Breite von 22,0 m durchgeführt werden wird. Weiter wurde vereinbart, dass die Fahrgeschwindigkeit auf den tschechischen Autobahnen auf 160 km/St. erhöht wird; deshalb mussten

auch die übrigen Trassierungsgrundsätze abgeändert werden, hauptsächlich wurden die Mindesthalbmesser der Richtungsbögen von 400 auf 600 m vergrössert, die maximale Längsneigungen der Fahrbahn von 8% auf 6% verringert und die Ausrundungshalbmesser in der Nivelette vergrössert.

Mit Hinsicht auf diese Veränderungen musste schleunigst das Detailprojekt umgearbeitet werden, was die Firmen rechtzeitig durchführten, so dass genau nach dem festgelegten Programm Anfang Mai mit dem Bau der ersten fünf Lose in Böhmen begonnen werden konnte.

#### V. Fortschritt der Bauarbeiten.

---

Mit den Bauarbeiten an der Autobahn Prag - Brünn - slowakische Grenze wurde in aller Stille eigentlich schon am 24. Jänner 1939 begonnen, als das Arbeitsbaón 304 in der Strecke III mit dem Abholzen der Wälder in dem Marchgebirge und mit der Aushebung der Sonden begann. Auch auf der Strecke I sind während des Winters gleiche Arbeiten durchgeführt worden, um im Frühjahr sofort mit den Erdarbeiten beginnen zu können. Sämtliche Arbeiten sind mit grösster Beschleunigung ausgeführt worden, damit es ehestens Beschäftigung für eine grosse Anzahl von Arbeitern gebe, welche zu jener Zeit arbeitslos waren.

Die offizielle Eröffnung des Baues der Autobahn geschah am 2. Mai 1939 durch den von Generaldirektor Nosek ausgeführten feierlichen ersten Spatenstich bei Práhonice am Anfange der

Strecke I in der Nähe von Prag.

Der Bau wird durch öffentliche Ausschreibung vergeben.

Um möglichst viel Unternehmer zu beteiligen, sind bisher Bau Lose von nur 5 km Länge ausgeschrieben und den einzelnen Firmen vergeben worden. Alle gewöhnliche Brücken eines Loses werden zusammen an einen Unternehmer vergeben, nur grosse Brücken und Viadukte werden einzeln an bewährte spezielle Brückenbau-Firmen vergeben. Der Bau von Durchlässen und von kleinen Brücken bis zu 6 m lichte Weite werden gemeinsam mit dem Bau des Autobahnkörpers vergeben.

Anfangs April 1939 wurden an die Unternehmer-Firmen die ersten 5 Lose der Strecke I (Prag - Iglau) in der Gesamtlänge von 25,860 km vergeben, im Juli 1939 folgten auf dieser Strecke weitere 6 Lose in der Länge 30,926 km.

Desgleichen weitere Lose auf der Strecke III (Zástřizly - slowakische Grenze) und zwar im Ganzen 4 Lose in der Gesamtlänge von 20,615 km, sodass auf der Strecke I und III von der Autobahn im Ganzen 77,401 km vergeben sind.

Auf den Losen, in welchen mit dem Bau im Frühjahr angefangen wurde, sind die Erdarbeiten in vollem Gange, auf den anderen Losen wird mit diesen begonnen.

Ausser den Strassenarbeiten begannen auf den vergebenen Losen auch die Arbeiten am Bau von Ueber- und Unterführungen und der Bau einiger grosser Brücken. Von diesen Objekten von einer lichten Weite über 6 m, sind im Ganzen 30 im Bau oder vergeben und zwar 23 gewöhnliche Objekte und 7 grosse Brücken

und Viadukte.

Zement und Stahl beschafft die Generaldirektion für den Bau der Autobahnen selbst und stellt sie je nach Bedarf den Baustellen zu.

Das andere nötige Material, wie Stein, Sand, Holz usw. liefern vorläufig die einzelnen Unternehmer, gewöhnlich aus den nächstliegenden einheimischen Bezugsquellen. Die zentrale Versorgung der Baustellen mit Zement und Stahl hat sich voll bewährt, besonders derzeit, wann diese wichtigsten Baustoffe wegen Anhäufung der Bestellungen nur in langfristigen Terminen geliefert werden können. Ausserdem verbürgen diese Massnahmen, dass beim Bau Baustoffe erstklassiger Qualität benützt werden.

Die Fahrbahndecke der tschechischen Autobahn wird betoniert oder gepflastert sein, denn in Böhmen und Mähren gibt es eine Menge von Steinbrüchen, Schotterfabriken und Sandgruben, aus denen man beliebige Mengen von Schotter und Sand für das Betongemisch und Pflastersteine vorzüglicher Qualität gewinnen kann.

Die Objekte werden aus Ziegeln, Beton und Stahl gebaut, je nach dem, welches Material für den Bau wirtschaftlicher ist.

In Böhmen und Mähren wurden schon früher Erdarbeiten in grösserem Ausmasse durchgeführt und deshalb besitzen die hiesigen Baufirmen bestimmte Einrichtungen für diese Arbeiten, sowie Feldbahnen, Walzen, Kompressoren und vereinzelt auch Stampfer und Bagger. Dafür aber haben die Unternehmer keine Maschinen zur Herstellung von Betonfahrbahndecken, oder, falls sie solche Maschinen haben, handelt es sich um vereinzelt und veraltete Maschinen, mit denen man schwerlich eine Autofahrbahndecke mit

den erforderlichen Eigenschaften verfertigen könnte. Weil der Bau in kleineren Teilen vergeben wird und mehr als ein Drittel der Länge der Fahrbahndecken gepflastert sein wird, kann die Generaldirektion nicht fordern, dass sich jede Firma solche Geräte, welche beim Bau der Reichsautobahnen Verwendung finden, selbst anschafft. Deshalb hat sich die Generaldirektion entschlossen, selbst einige Garnituren dieser speziellen Einrichtungen, wie Fertiger, Verteiler und Betonmischmaschinen anzukaufen und diese gegen Entschädigung den Unternehmern zu leihen.

Weiters hat die Generaldirektion für den Bau der Autobahnen die Lizenz der Wielandfugeneinlagen zur Benützung im Gebiet des Protektorates Böhmen und Mähren angekauft und zwar für alle Strassen, die hier errichtet werden. Durch den Ankauf dieser Lizenz ist die Herstellung vollkommener Fugen in Betonfahrbahndecken sichergestellt.

Was die anderen üblichen Maschinen für Erdarbeiten anbelangt, werden diese erst jetzt von den meisten Unternehmern angekauft, da die Benützung von Arbeitsmaschinen im ehem. Tschechoslowakischen Staate mit Rücksicht auf die grosse Arbeitslosigkeit sehr begrenzt war. Der Ankauf dieser Maschinen stösst heute auf bestimmte Schwierigkeiten und deshalb konnten manche Baustellen nicht so eingerichtet werden, wie es der Umfang und die Art der Erdarbeiten und der besonders empfindliche Arbeitermangel erheischen würde.

Als mit den Vorbereitungsarbeiten für den Bau der ersten tschechischen Autobahn begonnen wurde, waren in den tschechischen Ländern gegen 100.000 Arbeitslose und das Bestreben, diese An-

zahl zu verringern, zwang alle Projektions- und Vorbereitungsarbeiten mit grösster Beschleunigung durchzuführen. Durch die Veränderung der Verhältnisse verminderte sich aber die Zahl der Arbeitslosen so schnell, dass heute auf den Baustellen der Autobahn ein katastrophaler Mangel an Arbeitskräften herrscht. Obgleich es heute möglich wäre auf den Baustellen gegen 10.000 Arbeiter zu beschäftigen, arbeiten dort nur gegen 2.600 Arbeiter. Deshalb schreitet der Bau nicht in einem Tempo fort, wie vorausgesetzt wurde, obwohl die Verzögerung der Bauarbeiten auch andere Umstände verschuldet haben, besonders das Umarbeiten der schon fertigen Projekte nach reichsdeutschen Normen.

Der Mangel an Arbeitskräften hatte in der vergangenen Saison einige Ursachen. Die Autobahntrasse verläuft in einer Gegend, welche verhältnismässig schwach besiedelt ist und deshalb gibt es hier auch wenig örtliche Arbeiter. Besonders heuer war die ganze Energie in der Zeit der Erntearbeiten auf die landwirtschaftlichen Arbeiten konzentriert. Der weitere, wahrscheinlich der beachtenswerteste Grund liegt in den verhältnismässigen niedrigen Verdiensten auf der Autobahn, denn die Löhne sind durch den Kollektivvertrag bestimmt und gerade in den Bezirken, die die Trasse der Autobahn durchläuft, ist der Stundenlohn niedriger als in anderen Bezirken, sodass die Dingung der Arbeitskräfte aus diesen Bezirken, in welchen höhere Löhne gezahlt werden, sehr schwierig ist.

Um diesen Mangel abzuhelpen, sind Verhandlungen im Gange, Zulagen nach reichsdeutschen Muster (Weg- und Trennungsgelder) einzuführen. Wenn es gelingt, diese Zulagen einzuführen, hofft

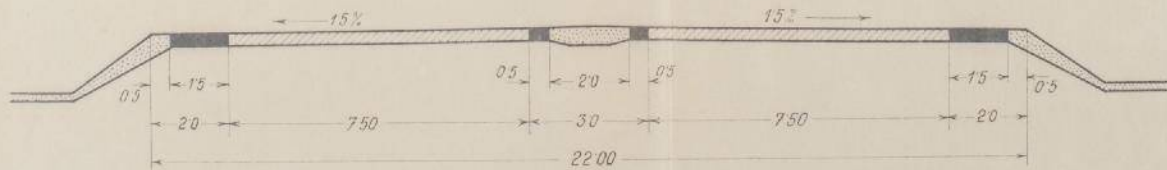
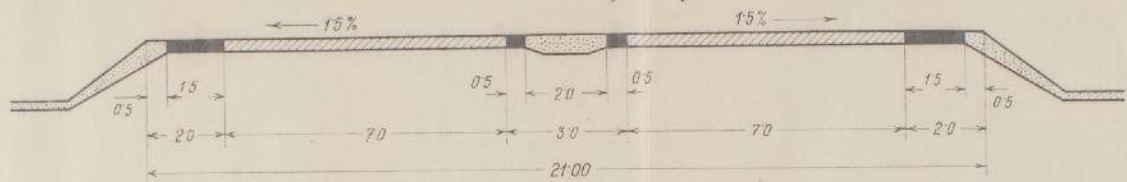
die Generaldirektion, dass sich die Zahl der Arbeiter auf dem Bau der Autobahn im nächsten Jahre bedeutend erhöhen wird und dass die Arbeiten schneller fortschreiten werden als es im letzten Jahr der Fall war.

Was den Ankauf der Grundstücke für den Autobahnbau betrifft, kommt es insgesamt zu einem Uebereinkommen mit ihren Eigentümern, nur ausnahmsweise wird es nötig sein, eine Enteignung ohne vorheriges Uebereinkommen mit den Eigentümern durchzuführen. Die Preise der Grundstücke betragen durchschnittlich ungefähr 0.20 bis 0.35 RM für 1 m<sup>2</sup>, d. i. ungefähr 7.000 bis 12.000 RM für den laufenden Kilometer der Autobahn.

Die Auslagen für den Bau der Autobahn im Jahre 1939 werden sich auf etwa 8,000.000 RM belaufen, obwohl ein Bedarf von 45,000.000 RM vorausgesehen wurde, welcher wegen den schon erwähnten Verzögerungen im Bau nicht erschöpft werden konnte. Für 1940 sind 84,000.000 RM veranschlagt.

Nach den schon durchgeführten Vergebungen beträgt der Kostenaufwand für den Bau 1 km tschechischer Autobahn, die grossen Objekte, Grundstückankauf und Kostenaufwand für Zement und Stahl nicht mitinbegriffen, durchschnittlich 404.000 RM.





Der Generaldirektor für den Bau der Autobahnen

Zu GZ. 206 - GR./tech.- 1940

24

D. II. C. 4 (2)



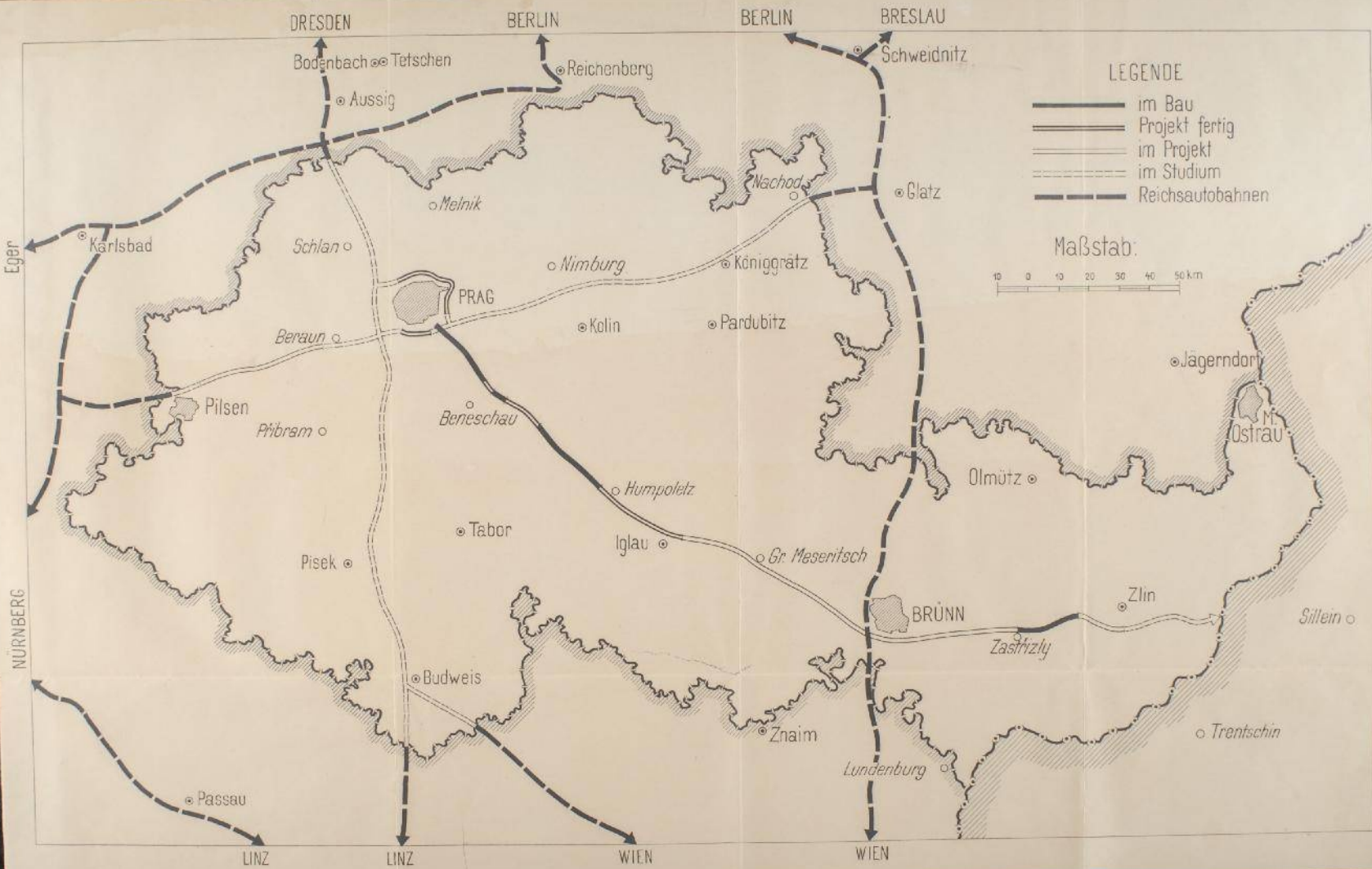
22998

Übersichtsskizze der tschechischen Autobahnen

Stand 1. Jänner 1940.



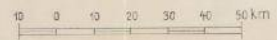
H. S. - V - K - 1/40.



LEGENDE

- im Bau
- Projekt fertig
- im Projekt
- im Studium
- Reichsautobahnen

Maßstab:



DRESDEN

BERLIN

BERLIN

BRESLAU

Bodenbach Tetschen

Reichenberg

Schweidnitz

Aussig

Melnik

Nachod

Glatz

Eger

Karlsbad

Schlan

Nimburg

Königgrätz

PRAG

Kolin

Pardubitz

Beraun

Pilsen

Pribram

Beneschau

Humpoletz

Jägerndorf

M. Ostrau

Olmütz

Pisek

Tabor

Iglau

Gr. Meseritsch

BRÜNN

Zlin

Sillein

NÜRNBERG

Zaschitzly

Budweis

Znaim

Trentschin

Lundenburg

Passau

LINZ

LINZ

WIEN

WIEN