

109-4-1158

MINISTERSTVO NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI  
ARCHIVNÍ A STUDIJNÍ ODBOR

Doslo

109-4/1158

Čj.

Přílohy

6

6 listů

12.5.2009 Janč

Krab. 62.

ST S

IV. K - 31 / 43.

IV.K - 32 / 43.

Bevollmächtigte  
des Manverkehrs  
2 P. 113/1945.

20.2.1945

An das  
Ministerium  
in Bausse.  
über den Herrn Abteilungsrat VIII.

Betr.: Absendung von Bt. Omnibussen nach Reichenberg

Weisung vom 10. 12. 1945 6 Holten-Omnibusse  
weiter als Omnibusse für Benzinantrieb nach Reichenberg geschickt.  
Schon vor jeder Fahrt wird das Gelände durch einen  
Benzintransporter verlassen.

Gaugraben, die die Straße ersucht, dem Herrn Ministerium  
den Dank für die wertvolle Hilfe auszusprechen.

Der Einsatz der Omnibusse beansprucht täglich 1800 lt Benzin.  
Diese Menge war für Reichenberg vorhanden. Die Versorgung  
hängt von einem Tanklastwagen ab,  
der für die Versorgung von Reichenberg und den  
benachbarten Orten sorgen soll. Während die Gauleitung die  
Treibstoffversorgung für absolut gesichert hält und von allen Seiten  
Kfz her versucht, ist das für die Benzinverteilung zu-  
ständige Landeswirtschaftsamt der Ansicht, daß die notwendigen  
Benzinmengen nicht herangeschafft werden können.

Der Einsatz der Omnibusse erfolgt durch die NSV, nicht durch den  
Nbv in Reichenberg, so daß trotz mündlichen Vorhaltens durch meinen  
Referenten für die Fragen der Pflege, Reparatur und zumutbare Fahr-  
leistungen von der NSV wenig Verständnis entgegen wurde. Ich  
habe daher meinen deutschen Kraftwagenwertungen gesetzt,  
der auch für die Rückführung der Omnibusse

4.2.45-16-31/45

314

Abteilung VIII/1: Verkehr  
Referat 2) Straßenverkehr

Prag, den 23. Juni 1943

VIII/1 f P 580/43



An das  
Büro des Herrn Staatssekretärs  
im Hause.

Betrifft: Antrag der Verkehrsbetriebe Sudetengau auf Einrichtung einer neuen Omnibuslinie Reichenberg - Liebenau - Polizeigrenze - ~~Sudeten~~

Unter dem 2. Juni d. J. ist der Entwurf eines Schreibens an den Reichsstatthalter im Sudetengau, Reichenberg, A.Z. VIII/1 f P 580/43 vorgelegt worden. Ich gestatte mir hierzu die Abschrift eines Schreibens des Reichsverkehrsministers vom 8. Juni 1943, A.Z. K 11.11 998/43 an den Regierungspräsidenten in Aussig nachzureichen. Der Reichsverkehrsminister hat darin zu der Einrichtung der neuen Omnibuslinie ablehnende Stellung genommen.

1 Anlage

*Haupt*  
Oberregierungsrat

1943  
in...  
2. d. d.  
1. 227...

111

3

A b s c h r i f t .

Der Reichsverkehrsminister  
K 11.11 998/43

Berlin, den 8. Juni 1943

An den  
Herrn Regierungspräsidenten  
in A u s s i g (Sudetengau).

Betrifft: Einrichtung einer Kraftomnibuslinie  
Reichenberg - Pardubitz

Wie mir zur Kenntnis gelangt ist, haben die Verkehrsbetriebe Sudetengau in Reichenberg bei Ihnen die Genehmigung zur Einrichtung und zum Betriebe einer Kraftomnibuslinie Reichenberg-Maffersdorf-Gablonz-Liebenau-Turnau-Jitschin-Horschitz-Königrätz-Pardubitz beantragt. Der Antrag soll sich zur Hauptsache darauf stützen, dass die vorhandenen Verkehrsverbindungen zwischen der Gauhauptstadt Reichenberg und dem Ost-Sudetengau den derzeitigen Erfordernissen nicht hinreichend Rechnung tragen und sie daher dringend einer Verbesserung bedürfen. Die Bestrebungen zur Einrichtung einer Kraftomnibuslinie Reichenberg-Pardubitz seien aufgegriffen worden, nachdem die Deutsche Reichsbahn die im November 1942 und im März 1943 beantragte Einrichtung einer direkten D-Zugverbindung Reichenberg - Troppau mit Rücksicht auf die Erfüllung kriegswichtiger Aufgaben und im Hinblick auf die zwingenden Massnahmen zur Einsparung von Fahrzeugen, Ersatzteilen und Rohstoffen, insbesondere auf dem Gebiete der Dienstkohlenversorgung, habe ablehnen müssen. Wenn auch die Bestrebungen, zwischen der Gauhauptstadt und dem Ost - Sudetengau bessere Verkehrsverbindungen zu schaffen, an sich berechtigt erscheinen, so kann es z.Zt. im Hinblick auf die derzeitig aufs äusserste angespannte Lage im Kraftomnibusverkehr auch nicht verantwortet werden, auf der 130 km langen, zum grössten Teil parallel zur Schiene verlaufenden Teilstrecke

3a

Reichenberg - Pardubitz eine Kraftomnibuslinie einzurichten mit dem Zwecke, durch Aufnahme der Anschlüsse an die Züge in Pardubitz nach und von den wichtigsten Orten des Ost-Sudetengauges günstigere Verkehrsverbindungen zu schaffen. Nach dem in Abschrift als Anlage beigefügten Fahrplanauszug bestehen z. Zt. zwischen der Gauhauptstadt Reichenberg und den wichtigsten Orten des Ost-Sudetengauges über Pardubitz täglich 3 Verbindungen und über Hirschberg - Glatz täglich 1 Verbindung in jeder Richtung. Durch die Einrichtung einer Kraftomnibuslinie Reichenberg - Pardubitz würden sich zwar gewisse Erleichterungen gegenüber dem bisherigen Fahrplan ergeben (die beantragten Kraftomnibusverbindungen sind in dem Fahrplanauszug mit rot eingetragen), z.B. bei den Zugfahrten I und V durch kürzere Fahrzeiten, bei den Zugfahrten IV und VIII durch Herstellung von täglich einer weiteren Anschlussverbindung in Pardubitz. Im ganzen betrachtet würde sich aber durch die Einrichtung einer Kraftomnibusverbindung Reichenberg - Pardubitz die Gesamtreisezeit Reichenberg - Ost-Sudetengau nicht so weit verkürzen lassen, dass selbst unter Zugrundelegung der kürzesten Verbindung Reisen von den wichtigsten Orten des Ost-Sudetengauges nach Reichenberg und zurück in Leipzig ausgeführt werden könnten. Hierzu kommt, dass die Notwendigkeit einer Kraftomnibusverbindung Reichenberg - Pardubitz nur für einen verhältnismässig kleinen Benutzerkreis anerkannt werden kann (nach den amtlichen Zählungen der Reichsbahndirektion Troppau sind im Oktober 1942 im Durchschnitt täglich 8 Einzelfahrkarten Troppau - Reichenberg verausgabt worden). Bei den kriegsbedingten Verhältnissen muss die derzeitige Schienenverbindung über Hirschberg - Glatz:

Reichenberg ab 6,56/6,57 Uhr,

Troppau an 16,32 Uhr und

Troppau ab 11 Uhr

Reichenberg an 21,45 Uhr,

als eine z. Zt. den Bedürfnissen des Reiseverkehrs ausreichend Rechnung tragende Verbindung angesehen werden. Die durch das Umsteigen und durch die z.T. längeren Fahrzeiten gegenüber der geplanten Kraftomnibuslinie sich ergebenden Unannehmlichkeiten



78222

4

und Erschwernisse müssen von den Reisenden z.Zt. hingenommen werden. Bei der gegenwärtig gleich stark angespannten Fahrzeug-, Ersatzteil-, Reifen- und Kraftstofflage ist es in allen Teilen des Reiches nur unter grössten Schwierigkeiten möglich, auch nur den dringendsten Arbeiter- und Berufsverkehr durchzuführen. Hierbei ist auch in absehbarer Zeit keine Besserung, vielmehr sogar eine Verschlechterung zu erwarten (vergl. meinen als Anlage beigefügten - nicht veröffentlichten - Runderlass K 11.11 450 vom 2. Juni 1943 an die Nbv, nachrichtlich an die Genehmigungsbehörden nach PBefg., betr. Sicherstellung des Arbeiter- und Berufsverkehr mit Kraftomnibussen). Da hiernach die Kraftomnibusfahrten der von den Verkehrsbetrieben Sudetengau beantragten Kraftomnibuslinie Reichenberg - Pardubitz nicht als "kriegswichtigste Fahrten im eigentlichen Sinne" gemäss dem Runderlass des Herrn Reichsmarschalls des Grossdeutschen Reiches, Beauftragter für den Vierjahresplan, vom 4. November 1941 - VP 18592/41/5 gRs-, betr. Kraftstoffbewirtschaftung, angesehen werden können, vermag ich hierfür auch die nach Ziffer V meines Runderlasses K 2/1.13 573 vom 11. Dezember 1939 (RVkBl. B.S. 393) für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens nach PBefg. erforderliche Voraussetzung der Kriegswichtigkeit und Lebensnotwendigkeit nicht anzuerkennen. Ich ersuche daher, der Antragstellerin ihren Antrag mit entsprechendem Bescheid unter Hinweis auf meinem Runderlass vom 5. Januar 1942 - K 11.27 815 -(RVkBl. B.S. 1) zurückzugeben. Der Herr Reichsstatthalter in Sachsen - Nbv - Dresden, der Herr Reichsstatthalter im Sudetengau und der Herr Reichsprotector in Böhmen und Mähren - Gruppe Strassenverkehr - erhalten Abschrift.

19281

Im Auftrage:  
gez. Dr. Hein.

An den Herrn  
Reichsprotector in Böhmen und Mähren  
-Gruppe Strassenverkehr-  
P r a g .

Abschrift übersende ich zur gefl. Kenntnisnahme.

Im Auftrage:  
gez. Dr. Hein.

L.S. Beglaubigt:  
gez. Unterschrift.

Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei  
und des SD

Prag, den ..... August ..... 1943  
XIX, Kastanienallee 19  
Fernruf 70615, 70465

gb. Nr. B. d. S. II A 1 - 522/43

Bitte bei der Antwort vorstehendes Geschäftszeichen und Datum anzugeben.

An  
den Reichsprotector in Böhmen und Mähren  
-Hauptabteilung VIII-  
in P r a g .

Betrifft: präventivmaßnahmen zur Bekämpfung von Bränden  
durch Funkenflug aus Lokomotiven.

Anlagen: 1 Lichtpause.

Im Bereich der Eisenbahnstrecken im Lande Böhmen ist nach einer Mitteilung der deutschen Kriminalpolizei die Zahl der Waggon-, Wald-, Feld- und sonstigen Brände wesentlich höher als im Lande Mähren. Hier kommt die Anzahl solcher Brände etwa dem Vorkriegsstande gleich. So gerieten nach den hier vorliegenden Meldungen in Böhmen in den Monaten Jänner bis Mai 1943 138 Waggon und in Mähren hingegen nur 15 Waggon in Brand. Weiters war die Tatsache auffällig, daß Güterzüge, die das Land Mähren ohne Beschädigung durchfahren hatten, oftmals nach dem Übergang nach Böhmen Feuer fingen. Wenn man auch berücksichtigt, daß der Güterverkehr in Mähren vielleicht nicht so dicht ist, wie in Böhmen und in Mähren die Fahrtverhältnisse (Steigungen, Kurven) besser liegen, so ist doch die Zahl der in Böhmen vorkommenden Brände bei weitem zu hoch. Die Ermittlungen haben ergeben, daß vorsätzliche Brandstiftung oder Sabotage kaum in Frage kommt, sondern fast durchweg Funkenflug aus der Lokomotive die Brandursache bildet. Eine teilweise Erklärung der unterschiedlich hohen Brandziffern dürfte die Verwendung von verschiedenartiger Kohle (in Mähren in der Hauptsache Steinkohle, in Böhmen Brüxer Braunkohle) bieten.

Die bisherigen Maßnahmen zur Brandvermeidung infolge Funkenflug haben nicht den erwarteten Erfolg gezeigt. Wesentlich mangelt es an einer entsprechenden Schutzvorrichtung (Funkenfangvorrichtung) bei einem großteil für in Verwendung stehenden Lokomotiven.

H. S. - E - 56 - 32/43

5a

Anbei übermittle ich einen Vorschlag zum Einbau einer solchen Schutzvorrichtung, der mir von fachtechnischer Seite zugegangen ist, zur Kenntnis und Prüfung, zumal mir versichert wurde, daß der Materialverbrauch sowie die entstehenden Kosten mit den voraussichtlich zu verhütenden Schäden im Einklang ständen.

Für baldige Mitteilung des Überprüfungsergebnisses wäre ich dankbar.

Höherer ~~und~~ Polizeiführer  
Wachregimentführer Staatssekretär P r e s s  
Prag

mit der Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt.

Es handelt sich um einen Vorschlag des Dipl.Ing. Č i d l i s k y der Lokomotiv-Bauabteilung der Böhmischo-mährischen Maschinenfabrik in Prag, der dahin geht, die in den Lokomotiven eingebauten Funkenfangvorrichtungen, die zum Großteil noch die gleichen sind, wie vor dem Kriege, entsprechend zu verbessern. Die jetzigen Funkenfangvorrichtungen entsprechen nur den Anforderungen, die bei Verwendung guter Kohlen gestellt werden waren. Für die jetzt angelegten minderwertigen Kohlen scheinen sie veraltet zu sein, weil die Sieböffnungen viel zu groß sind, um die feinsten Kohlentelchen zurückhalten zu können.

  
Standartenführer.

52458

32/4

Der Bevollmächtigte  
für den Mautverkehr  
VIII/1 - 1 - 211/43

Prag, den 16. August 1943. 6

Herrn  
Staatssekretär

mit der Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt.

NSKK-Obergruppenführer Müller-Seyffert hatte mit dem Unt...  
zeichneten am 13.8.1943 eine längere Besprechung. Bei die...  
ser Besprechung teilte NSKK-Obergruppenführer Müller-Seyffert  
u.a. mit, daß er im Schloß Grünberg i.B. eine NSKK-Sport-  
schule eingerichtet hätte. Der NSKK-Korpsführer Kraus werde  
von ihm jeden Tag erwartet und würde die Schule in Schloß  
Grünberg besichtigen. Es sei kein offizieller Besuch des  
Korpsführers.

Aus der letzten Bemerkung entnehme ich, daß der NSKK-Korps-  
führer nicht beabsichtigt, seinen Besuch beim Reichsproték-  
tor anzukündigen oder dort vorzusprechen.

Weiter teilte NSKK-Obergruppenführer Müller-Seyffert mit,  
daß das NSKK entsprechend wie im übrigen Reichsgebiet, Frauen  
als Kraftfahrerinnen ausbilde. Auf meine Frage, ob nur  
deutsche Frauen ausgebildet werden oder auch tschechische,  
erklärte NSKK-Obergruppenführer Müller-Seyffert, in Prag  
werden nur deutsche Frauen ausgebildet. Auf meine Behauptung,  
daß dann in anderen Orten schon jetzt auch tschechische  
Frauen ausgebildet werden, gab NSKK-Obergruppenführer Müller-  
Seyffert keine direkte Antwort, sondern bat, daß die Frage  
des Einsatzes von Frauen als Kraftwagenführerinnen von mir  
mit Ministerialrat D e n n l e r besprochen werden möchte.

*Müller*  
Oberregierungsrat

S. S. IV K - 32 / 43