

109-4 / 1117

198 listu

183 listu

listu, 5, 8, 28, 31, 33, 34, 42, 45, 48,  
63, 117, 120, 122, 138, 142, 144,  
152, 156, 165, 189, 193 předný

6.5.2009 kuc

Prag, den 14. August 1940.

**Geheim**

**Eingegangen**  
\* 15. AUG. 1940 \*  
3225/IV  
3. d. d. d.

15. VIII. 1940  
H.K.  
G.  
16.8.40

G.R. mit 3 Anlagen

SS-Obersturmbannführer Böhme,  
Prag,

unter Bezugnahme auf den Inhalt der Anlagen zu-  
geleitet.

P / H

Die Anlagen stammen von Regierungsbaurat Ribbat,  
der SS-Angehöriger ist, und sind mir von Dr.  
Blascheck zur Verfügung gestellt worden. Sie  
können dienstlich nicht verwandt werden, da sich  
hieraus für Baurat Ribbat Schwierigkeiten erge-  
ben. Der Inhalt der Anlagen gibt jedoch einen  
bezeichnenden Einblick in die Zustände, wie sie  
derzeit bei der Gruppe Strassenwesen vorliegen.

Heil Hitler!

*[Handwritten signature]*

SS-Sturmbannführer.

Büro des SS-Sekretärs  
in B...  
Eing.: 22. AUG. 1940  
Tgb. N... 4403

Schriftlich mit 3 Anlagen

an SS-Sturmbannführer Dr. G i e s s ,  
Prag

nach Kenntnisnahme zurück.

St. G. *[Handwritten initials]*

*[Handwritten notes]*  
s. a. d.  
1. 24.10.40.

*[Handwritten signature]*  
SS-Obersturmbannführer.

U. S. - IV - K - 1 - 29 / 40.

2

Seit Dezember v.J. ist der Organisationsplan der Gruppe Strassenwesen folgender:

I. Landstrassen:

Ribbat, Reg.Baurat, Bes.Gr. A2 c 2.

Seit Ende Dezember v.J. Leitung der Dienstgeschäfte der Gruppe in Vertretung des Gruppenleiters, Herrn Präsidenten B a u d e r .

Bauder ist seit September v.J. nicht mehr bei der Gruppe tätig und hat seit dieser Zeit die Geschäfte des Leiters der Abteilung Bauwesen bei dem Generalgouverneur für die besetzten polnischen Gebiete in Krakau übernommen.

Schmidt, Baurat, war von Ende Dezember 1939 bis Anfang Feber und vom 21. März bis Anfang Mai d.J. krankheitshalber beurlaubt, Im Anschluss hieran ist er von Herrn Präsidenten Bauder zum Amte des Generalgouverneurs /Abteilung Bauwesen/ nach Krakau abgeordnet und dort tätig. /Präsident Bauder und Reg.Baurat Schmidt waren seit Mitte März bezw. April v.J. während der ganzen Zeit ihrer Tätigkeit bei der Gruppe auf Dienstreisen und nicht abgeordnet/.

Karwath, Dipl.Ing., Bes.Gr. TO.A. III.

Vertreter des Gruppenleiters und Referent für Staats- und Bezirksstrassen in Böhmen.

Schobert, Dipl.Ing. Bes.Gr. TO.A. III

Referent für laufende Verwaltungsangelegenheiten, Verkehr mit den Dienststellen der Wehrmacht, Ueberwachung der militärischen Durchgangsstrassen, Verkehrsbeschilderung der Staats- und Bezirksstrassen, Strassenwetter- und Winterdienst.

Saupe, Reg.Baudirektor, Bes.Gr. A2c1.

Leiter der Dienststelle der Gruppe Strassenwesen in Brünn für das Land Mähren.

Frl.Köstlin, Verwaltungsassistentin, Bes.Gr.

2 Schreibhilfen, 1 Kraftwagenführer.

II. Autobahn:

Grothe, Reg.Baumeister a.D., Bes.Gr. TO.A. I

Referent für die tschechische Autobahn und Beauftragter des Generalinspektors für das deutsche Strassenwesen für die Ueberwachung der Planungen und Bauarbeiten bei der Generaldirektion der tschechischen Autobahn in Prag.

Beck, Bauassessor, Bes.Gr. TO.A. II

Vertreter von Herrn Grothe und Beauftragter für die Baudirektion der tschechischen Autobahn in Brünn.

Trenkler, Dipl. Ing., Bes.Gr. TO.A. III

Beauftragter für die Baudirektion der tschechischen Autobahn in Prag.

Die Tätigkeit der Gruppe Strassenwesen hat vor allem in der Aufsicht über die gesamten Dienstgeschäfte der Sektion Strassenwesen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Prag, der technischen Abteilung der Landesbehörden Prag und Brünn, sowie der Organisation des gesamten Strassenwesens des Protektorates nach den einheitlichen Grundsätzen und Richtlinien des Altreiches bestanden. /U.a. Einführung der Strassenverkehrsordnung, Einteilung des Strassennetzes in Staatsstrassen, Landstrassen I. Ordnung und Landstrassen II. Ordnung, Strassenverkehrsbeschilderung, Kennzeichnung der militärischen Durchgangsstrassen, Strassenwinter- und Wetterdienst./ Die Ueberwachung der zahlreichen Strassenprojektierungen und der laufenden Bau- und Unterhaltungsarbeiten konnte infolge des geringen Personalbestandes der Gruppe nur teilweise durchgeführt werden.

Die Erfahrung der Gruppe seit der Errichtung des Protektorates im Verkehr mit den o.a. tschechischen Behörden, sowie der Generaldirektion der tschechischen Autobahn hat gezeigt, dass eine tiefere Einflussnahme auf diese Behörden nur durch Schriftverkehr allein nicht möglich ist. Bei der Autobahn wurde auf Grund dieser Tatsache versucht, durch die Abordnung des Regierungsbaumeisters a.D. Grothe zu der Generaldirektion der tschechischen Autobahn sowie des Bauassessors Beck und Dipl. Ing. Trenkler zu der Baudirektion Brünn bzw. Prag, grösseren Einfluss zu gewinnen. Dieser Versuch ist nur zum Teil gelungen, da von Seiten der genannten tschechischen Dienststellen eine ausreichende Unterstützung versagt wurde, so dass der hinhaltende Widerstand, vor allem der Leiter der tschechischen Behörden, nicht beseitigt werden konnte.

Um die nunmehr erkannten Schwierigkeiten restlos zu überwinden, wird daher eine Umorganisation der Gruppe Strassenwesen mit gleichzeitiger Eingliederung in die Gruppe Verkehrswesen, sowie Besetzung der wichtigsten leitenden Stellen der technischen Abteilungen der Landesämter in Prag und Brünn, sowie der Generaldirektion der tschechischen Autobahn in Prag vorgeschlagen

Als Leiter des Referates Landstrassenwesen und der tschechischen Autobahn /Verbindung des Reichsprotectors zu den deutsch besetzten technischen Abteilungen der Landesämter/ wird Reg.Baudirektor Saupe aus Brünn, ein Verwaltungsinspektor /möglichst Techniker/, sowie eine Kanzleikraft für Registratur- und Schreibearbeiten vorgeschlagen/.

Für die zu besetzenden technischen Abteilungen der beiden Landesämter sowie der Generaldirektion der tschechischen Autobahn wird folgendes unterbreitet:

1. Landesamt Prag:

Reg.Baurat Ribbat als Leiter des techn.Dienstes.  
Dipl.Ing.Karwath als Vertreter und gleichzeitiger Leiter der Sektion Strassenwesen.

2. Landesamt Brünn:

Bauassessor Beck als Leiter des technischen Dienstes mit Aufsicht über die Baudirektion der tschechischen Autobahn.  
Dipl.Ing.Schobert als Vertreter und gleichzeitiger Leiter der Sektion Strassenwesen.

3. Generaldirektion der tschechischen Autobahn.

Reg.Baumeister a.D.Grothe als Leiter,  
Dipl.Ing.Trenkler als Vertreter mit Aufsicht über die Baudirektion der tschechischen Autobahn in Prag.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 133 Adj./1941.

Prag, den 28. April 1941.

Büro des Sekretärs  
bei F. d. p. Direktor  
in Böhmen und Mähren.

Eing.: 30. APR. 1941

T

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat!

Zu meinem Schreiben vom 26. März 1941, Nr. 102 Adj./41, erlaube ich mir in der Angelegenheit der Instandsetzung der Strassen und Wege in Neu-Dubetz nachstehendes zu berichten:

Der Bezirkshauptmann in Ritschan, Oberrat der politischen Verwaltung JUDr. Franz Brož, hat am 27. März 1941 gemeinsam mit dem technischen Bezirksstraßenverwalter und dem Bürgermeisterstellvertreter von Neu-Dubetz den Umfang der erforderlichen Instandsetzungsarbeiten festgestellt. Nach Sicherstellung des erforderlichen Materials hat die Gemeinde Neu-Dubetz sofort /am 28. März 1941/ mit der Herstellung der Straßen /Gassen/ unter fachlicher Leitung der Bezirksstraßenverwaltung in Ritschan begonnen.

Am 25. April 1941 wurde auf Grund einer Lokalerhebung festgestellt, daß die Arbeiten bereits zu zwei Dritteln durchgeführt sind; bei dieser Gelegenheit hat die Bezirksbehörde in Ritschan Maßnahmen für die Beendigung der Arbeiten und die Instandsetzung der Gassen in Neu-Dubetz getroffen. Nach durchgeführter Druckprobe der Bezirksstraßenwalze, die sich soeben

St. S. IV K-29a


6a

in Reparatur befindet, werden die ausgebesserten Ortsstraßen, namentlich die vom Transformator ziemlich steil abfallende Straße, längstens bis Mitte Mai l.J. nachträglich gewalzt werden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch bemerken, daß die Instandsetzung der Straßen /Gassen/ unter der ungünstigen Witterung leidet und außerdem Mangel an Arbeitskräften und Fuhrwerken herrscht. Ab Mitte Mai 1941 werden sich jedoch die Kommunikationen, u.zw. sowohl die Bezirksstraße als auch die Gassen in Neu-Dubetz, wieder in einem ordentlichen Zustand befinden.

Mit dem Ausdruck besonderer Hochachtung

Ihr ergebener

*ujp.* 

*ujp.*  
*zum Eingang*  
*l. 29/4.47.*



11101

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

7

Nr. 102 Adj./1941.

Prag, den 26. März 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

Gelegentlich meines Besuches am 5. März 1941 haben Sie die Frage der Instandsetzung der Strasse, die von der Fernstrasse 365 nach Neu-Dubetz abzweigt, berührt.

Im Hinblick auf unsere heutige fernmündliche Rücksprache erlaube ich mir mitzuteilen, daß ich Ihren obenangeführten Wunsch am 6. März 1941 im Präsidium des Ministeriums des Innern schriftlich vorgebracht habe.

Das Ministerium des Innern hat darauf den Bezirkshauptmann in Ritschan mit Erlaß vom 8. März 1941, Nr. 6.888/1941-10 aufgefordert, unverzüglich alles zu veranlassen, daß die Instandsetzungsarbeiten auf dem Wege nach Neu-Dubetz mit aller Beschleunigung in Angriff genommen werden. Ich bin dessen sicher, daß auch sowohl die technischen wie auch die finanziellen Fragen dieses Baues bereits beschleunigt behandelt werden.

Ich habe auf mündliche Weisung des Herrn Ministers heute fernmündlich den Herrn Bezirkshauptmann auf die Dringlichkeit der Sache aufmerksam gemacht.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

*ujv.* *Lartel*

*1/2 5*  
*bes. am 22. 6. 1941 für den*  
*Anteilnehmer*

*1/2 24/3.41*

*6.2!*

*St. G. II K-29*

Ya

<sup>2/2</sup>  
1) Elements de l'organisation des  
trav. de l'Etat.  
2) S. d. d.

1. 23/5.47.



10710

W- und Polizeigericht VIII

P r a g

St.L. 584/40

Prag, den 23. Januar 1941

Betr.: Verkehrsunfall d. W- Uscha. Würl, Sond. Batl. W- T. Stand.  
Prag, mit 2 Strassenbahnzügen am 9.12.1940

Bezg.: Vortrag beim Gerichtsherrn W- Gruppenführer K.H. Frank  
am 15.1.1941

An Herrn

Oberregierungsrat

W- Obersturmbannführer Dr. G i e s

P r a g

Czernin- Palast

Im Auftrage des Gerichtsherrn werden in der Anlage eine Abschrift der gerichtsherrlichen Verfügung vom 15.1.1941 im Verfahren gegen den W- Uscha. W. W ü r l und der Anzeige der Polizeidirektion Prag vom 11.12.1940 überreicht. Der Gerichtsherr beabsichtigt gegen die beiden an dem Unfälle schuldtragenden Strassenbahnlenker, die Pro-  
tektoratsangehörigen D. K o c i und J. T r n e n y die erforderlichen  
Massnahmen zu ergreifen.

*A. Polberg*  
W- Hauptsturmführer und  
W- Richter

St. G. W. K.: 27.

# Beglaubigte Abschrift

Polizeidirektion in Prag  
(Fernruf 269/41)

10

G.Z. 900.957/40.

Prag, am 11. Dezember 1940.

Standortkommandantur der #-  
Verfügungstruppe

Prag V.,  
-----  
Nürnbergerstrasse.

Zur G.Z. vom -

Betrifft: Zusammenstoss des Kr.m.B.Ev.Kennz. #-17852 mit dem elektr.  
Motorzug d.Str.No.11 und 3 - Verletzt Unterscharführer W.Würl.  
Blg. 1 und 1 Film.

Folgende Anzeige wird zur weiteren Amtshandlung übermittelt:  
Am 9. Dezember 1940 um 15,02 Uhr fuhr durch die Strasse Am  
Graben in Prag II., in der Richtung vom Wenzelsplatz zum Hiberner-  
platz der elektr. Motorzug der Strecke No. 11, - Nummer des Motorwagens  
2170, Nr. d. I. Anhängewagens 1146, Nr. d. II. Wagens 1157, - welchen der  
Lenker

d.No.1973, Dominik K o c i ,

wohnhaft in Prag-Weleslawin, Weleslawiner-Strasse No.283, -Schaffner  
d.Motorw.d.No.685 Josef Hunek, wohnhaft in Wokowitz, Neu-Wokowitzer-  
Strasse No.445, -Schaffner d.I. Anhängew.d.No.368 Karl Zubr, wohnhaft  
in Wokowitz Haus E.P.No.303, -Schaffner d.II. Anhängew.d.No.922 Wenzel  
Kulich, wohnhaft in Wokowitz, Rotenbergweg No.298, - gelenkt hat.

Vor der Mündung der Bergmanngasse stand zur selben Zeit der  
elektr. Motorzug der Strecke No.3, -No.d.Motorw.2013, -No.d. Anhängew.  
692, - welchen der Lenker

d.No.3423, Josef T r n e n y ,

wohnhaft in Nusl, Linzer-Strasse No.983, -Schaffner d.Motorw.d.No.  
2472 Josef Jelinek, wohnhaft in Nusl, Chitussigasse No.1133, -Schaffner  
d. Anhängew.d.No.563 Jaroslav Jarolim, wohnhaft in Nusl, An der Pan-  
kratzer-Wagenhalle No.1320, -gelenkt hat. Dieser konnte nicht weiter-  
fahren, weil von der Strassenbahnstation Brückel bis zur Mündung der

100a  
Bergmannsgasse in Prag I. elektr. Motorzüge standen.

Zur selben Zeit fuhr aus der Bergmannsgasse in Prag I. in die Strasse Am Graben in Prag II. in der Richtung gegen Hiberner-Platz am Kr.m.B. Ev.Kennzeichen #17852 der

Unterscharführer # Wilhelm Würll.

zugeteilt dem Sonder-Batalion Nr. 7 in Prag-Dewitz, Platz der Wehrmacht. Vor dem Hause Nr.10 fuhr er auf die Geleise der elektr.Strassenbahn in der Richtung gegen Hiberner-Platz knapp vor den fahrenden elektr. Motorzug der Strecke No.11, dessen Motorwagen mit der linken Seite der vorderen Plattform den Beiwagen des Kr.#17852 erfasste und diesen einige Meter vor sich bis zum stehenden elektr.Motorzug der Strecke No.3 schleppte, sodass das Kr.mit dem Fahrer Würll zwischen die beiden Motorzüge eingeklemmt wurde, Durch den Anstoss wurde das Motorrad mit dem Beiwagen demoliert und dem Würll blieb das linke Bein zwischen dem hinteren Rade des Kr.und dem Beiwagen stecken, sodass er sich selbst nicht freimachen konnte. Würll wurde vom kontrollierenden Polizeiführer von der Abteilung Untere Neustadt Karl Hladik, ev.No,961, und von den Angestellten der elektr.Unternehmungen nach den Aufheben des Beiwagens mittels der Eisenstangen zum Überwerfen der Wechsel vom Motorrade befreit und vom kontrollierenden Polizeiführer von der Verkehrsabteilung Wenzel Kisevtr mit Hilfe der Fussgänger in das Haus No.10 Am Graben getragen. Von hier wurde er mit dem herbeigerufenen Wagen der Rettungsstation in Begleitung des Polizeiwachmannes Franz Studnicka, ev.No.3266, in das Lazarett der #- Abteilungen im allgem.Krankenhaus in Prag II.überführt. Dort wurde er sofort vom Untersturmführer Dr.Richter behandelt, welcher feststellte, dass Würll einen schweren Blutaussfluss in die Muskulatur des linken Beines, Anschürfungen am linken Knie und am Unterschenkel erlitten hat; um einen Beinbruch nach der Äusserung des behandelnden Arztes handelt es sich wahrscheinlich nicht. Die Natur der Verletzung kann erst nach der röntgenologischen Untersuchung festgestellt werden, welche am 10.XII.d.J. durchgeführt wird. Würll blieb auf dem Zimmer No.99 im Lazarett in Behandlung. Wegen grossen Schmerzen konnte er nichts über die Ursache des Unfalles aussagen.

Das Kr.m.B. war zur weiteren Fahrt unfähig und wurde um 17,35 Uhr vom Unteroffizier Burkert vom Heimatkraftfahr-Park mit dem Auto ev.Kennz. WH-793377 weggeschafft.

Laut der Aussage des Unfallzeugen priv.Beamten Kalman Roenschein kam es zum Unfall deshalb, dass wie der Lenker des Motorwagens der Strecke No.11 so auch der Würll wegen den stehenden Motorwägen der Strassenbahn von der Bergmannsgasse bis zur Station "Brücke" schlechte Umschau hatten. Roenschein wohnt in Prag XII., Höflerstrasse No.11. Als weitere Zeugen meldeten sich: Oberschütze Reinhold Glass und der Schütze Otto Feyl,

10.07



17

beide bei der Feldpost No.05146-B und vom Lenker Koci die sichergestellte Krutsky, Vorname nicht festgestellt, wohnhaft in Prag XI., Luxemburgstr.No.25

Im Motorzuge der Strecke No.11, dessen Lenker Koci heftig bremste und Sand auf die Entfernung von 9 Schritten streute, wurde niemand verletzt.

Die Geleise der elektr. Strassenbahn waren trocken, die Fahrbahn zwischen den Geleise ist mit grossen Steinwürfeln gepflastert und war gleichfalls trocken.

Der Vorfall wurde vom Polizeiwachmann Franz Weigelt, ev.No.3855, welcher aber nicht Zeuge war, sichergestellt.

Beim Vorfall intervenierten der kontrollierende Polizeiführer Karl Hladik von der Abteilung Untere Neustadt, Polizeiführer Wenzel Kisvetr von der Verkehrsabteilung und die Wachbereitschaft von 6 Mann von der Polizei-Hauptstation aus der Heinrichsstrasse, welche um 15,07 Uhr auf die Stelle entsandt wurden.

Infolge des Unfalles wurde der Verkehr auf der elektr. Bahn in der Strasse Graben in beiden Richtungen bis um 15,25 Uhr unterbrochen.

Der Polizeiführer Hladik und Kisvetr waren nicht direkte Zeuge des Vorfalles.

Nachträglich wurde festgestellt, dass am Motorwagen der Strecke No.11 zwei Planken der Puffervorrichtung unter der vorderen Plattform gebrochen wurden und auf der linken Seite der Anstrich abgeschunden wurde. Beim Motorwagen der Strecke No. 3 wurde das Brett auf der linken Seite abgeschunden. Die Höhe des Schadens konnte auf der Stelle nicht festgestellt werden.

Der Situationsplan der Unfallstelle wird der Anzeige beigelegt.

Um 17,15 Uhr stellte sich auf der Polizeistation in der Heinrichsstrasse der Journalist und Fotooperateur Karl Hajek, wohnhaft in Prag II, Schiffsmühlgasse No.2 ein und übergab einen Film 6 x 9 exponiert aber nicht entwickelt, auf welchem er 3 Aufnahmen des Unfalles verfertigte. *Der Film warnt zu Anfangen beschädigt*  
Gleichzeitig wird die Abschrift dieser Anzeige des 44-T.Inf.E.-Btl. II, Abt. 5 in Prag XIX. Platz der Wehrmacht zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Vorstand des Verkehrsamtes:

I.A.

gez. Unterschrift.

~~Die Richtigkeit der Angaben wird bestätigt und die Richtigkeit der Daten des Straßennamens bestätigt~~

Prag, den 7. JAN. 1941



*Hirsmann*  
44-17/41

# Beglaubigte Abschrift

[H- und Polizeigericht VIII

Prag, den 15. Januar 1941.

Prag

St.L. 584/40

72

## V e r f ü g u n g .

1.) Das Ermittlungsverfahren gegen den H-Unterscharführer Wilhelm Wür l , geb. 17.10.1908 in Innsbruck, Sond.Batl.-H-T.-Stand. Prag, wegen Übertretung der RStVO. wird eingestellt.

### G r ü n d e :

[H-Uscha. Wür l befand sich am 9.12.1940 gegen 15,00 Uhr als Kurier auf einer Dienstfahrt zur Deutschen Dienstpost in der Herrengasse in Prag. Er lenkte das B-Krad H - 17852. Bei der Einmündung der Bergamanngasse in den Graben ( beim Achtungszeichen für Fahrzeuge ) hielt er mit seiner Maschine an, um ein in Richtung Pulverturm-Wenzelsplatz fahrendes Transportauto und einen in der gleichen Fahrtrichtung fahrenden Strassenbahnzug vorbeizulassen. Bei freier Fahrbahn fuhr er dann langsam an, um auf den Graben nach links einzubiegen und in Richtung Pulverturm weiterzufahren. Als er sich in der Mitte des Grabens auf den dort befindlichen zwei Gleisen der Strassenbahn befand, bekam das Krad bei der vorgenommenen Gangumschaltung Leerlauf und blieb stehen. In diesem Zustand riss H - Uscha. Wür l die Maschine nach links, um sie aus der Fahrbahn einer sich von rückwärts ( aus der Richtung Wenzelsplatz ) rasch nähernden Strassenbahn zu bringen. Dabei versuchte er noch auf den zweiten Gang umzuschalten, doch war es bereits zu spät. Die Strassenbahn fuhr mit voller Fahrt in die rechte hintere Seite des Beiwagens und schob das Krad ungefähr zwei mtr. vor sich. In diesem Augenblick kam aus der entgegengesetzten Fahrtrichtung ( aus der Richtung Pulverturm ) eine andere Strassenbahn herangefahren, erfasste das durch die erste Strassenbahn etwas nach links abgeschobene Krad bei der Lenkstange und am Rahmen und brachte es hierdurch in die Klemme. Das Krad wurde gänzlich zertrümmert und bedurfte es der Unterstützung herbeigekommener Passanten, um den H-Uscha. Wür l aus der Einklemmung zu befreien. H-Uscha. Wür l erlitt bei dem Unfälle erhebliche Verletzungen u.zw. eine Contusion mit Bluterguss des linken Unterschenkels und musste sich einer längeren ärztlichen Behandlung unterziehen.

Die angestellten Ermittlungen ergaben:

Dem // -Uscha. Würfl kann an dem Unfalle kein Verschulden beigemessen werden. Er hat die erforderliche Sorgfalt beobachtet und ist auf die Hauptverbindungsstrasse (Graben) erst dann eingebogen als die Fahrbahn frei war. Er fuhr auch mit mässiger Geschwindigkeit. Es ist ihm auch kein Verschulden in Leitung und Bedienung des Krads beizumessen, da das Herauspringen des Ganges und das plötzliche Stehenbleiben des Krads auf die technische Konstruktion zurückzuführen ist. Er handelte nach den gegebenen Umständen richtig, indem er das Krad aus der Fahrbahn der sich von rückwärts nähernden Strassenbahn auf die damals freie Seite nach links steuerte. Würfl ist nach dem Zeugnis seines Vorgesetzten als langjähriger Kraftfahrer im Umgang mit Kraftfahrzeugen bewandert und wird sehr gut beurteilt. Auch aus diesem Grunde ist ihm eine Ausserachtlassung der erforderlichen Sorgfalt in Lenkung des Kfz. nicht zuzumuten. Sein Verhalten war daher nach den gegebenen Umständen geboten.

Der Unfall ist vielmehr darauf zurückzuführen, dass der Lenker der von rückwärts (vom Wenzelsplatz) fahrenden Strassenbahn, der Protektoratsangehörige Dominik K o c i und der Lenker der entgegenkommenden (aus Richtung Pulverturm) Strassenbahn, der Protektoratsangehörige Josef T r n e n y, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen haben. Ersterer hätte, da er noch genügend weit entfernt war, bei grösserer Aufmerksamkeit unbedingt erkennen müssen, dass das von // -Uscha. Würfl geführte Krad sich stehend in seiner Fahrbahn befand und der Lenker damit beschäftigt war, es wieder in Gang zu bringen; es war daher seine Pflicht zwecks Vermeidung eines Unfalles die Geschwindigkeit seiner Strassenbahn herabzumindern und diese zum Stehen zu bringen. Der Zweite hat seiner Sorgfaltspflicht zuwidergehandelt, indem er seine Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortsetzte, trotzdem er zur Zeit des Zusammenstosses des Krads mit der 1. Strassenbahn noch genügend weit entfernt war, um rechtzeitig die Geschwindigkeit der von ihm gelenkten Bahn zu mindern und gegebenenfalls anzuhalten.]

Bei diesem Sachverhalt kann ein Verstoss des // -Uscha. Würfl gegen die Bestimmungen der RStVO. nicht festgestellt werden. Die Schuld an dem Unfalle trifft allein die beiden Lenker der Strassenbahnzüge. Das Verfahren gegen den // -Uscha. Würfl war daher mangels Verschuldens einzustellen.

Der Gerichtsherr:

gez. Frank

// -Gruppenführer

Der Untersuchungsführer:

gez. Dr. von Rolsberg

// -Hauptsturmführer und  
// -Richter

13a

Die Mithigkeit des ~~...~~ ~~...~~ ~~...~~  
und die ~~...~~ ~~...~~ ~~...~~ des  
~~...~~ ~~...~~ ~~...~~

Prag, den 17 JAN. 1941



*Prinmann*  
17.1.41



10707

14  
18. Feber 1941.

19. II. 1941

An Herrn  
Major der Gendarmerie Hartel,  
P r a g VII,

Sommerbergstrasse Nr.651.

Sehr geehrter Herr Major!

Im Auftrage des Herrn Staatssekretärs in seiner Eigenschaft als Gerichtsherr des W- und Polizeigerichtes VIII Prag übersende ich in auszugsweiser Abschrift eine Mitteilung, deren Inhalt den Anlass dazu gibt, Sie um eine Rücksprache zu ersuchen. Zu der Rücksprache wollen Sie in Besitz der Personaldaten für die Protektoratsangehörigen Dominik Koci und Josef Trneny sein. Desgleichen sind die Strafregisterauszüge der Genannten vorzulegen. Wegen der Vereinbarung eines Termines für die Rücksprache stelle ich anheim, sich mit meinem Büro fernmündlich in Verbindung zu setzen.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

la.  
Oberregierungsrat.

2. Wv.nach Abgang bei dem Unterzeichner.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

15

Nr. 89 Adj./1941.

Prag, den 12. März 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat!

Im Hinblick auf unsere Rücksprache gelegentlich meines Besuches am 5. März 1941 erlaube ich mir, Ihnen anliegend vorzulegen:

a/ den Bericht vom 9. Dezember 1940, K.N.3656/40 über den Unfall beim Zusammenstoß des Kraftradfahrers SS-Unterscharführers W ü r l mit dem Triebwagen der Elektrischen Straßenbahn, Strecke Nr. 11, in Prag II, Graben;

b/ die Skizze des Unfallortes und

c/ das Ergebnis der Ermittlungen, die von der Verwaltung der Elektrischen Straßenbahnen der Hauptstadt Prag für ihren inneren Amtsgebrauch durchgeführt und mir mit Schreiben vom 11. März 1941, Z. 21447/41 Ing. Pv/K. zu Ihrer gefälligen Unterrichtung zugeleitet wurden.

Wie aus dem Ergebnis der Ermittlungen ersichtlich ist, sind durch diese keine wesentlichen Umstände festgestellt worden, die ein Verschulden der beiden Wagenlenker, d.i. des Wagenlenkers der Strecke Nr. 3 Josef T r n ě n ý , Dienstnummer 3423, und des Wagenlenkers der Strecke Nr. 11 Dominik K o ě í , Dienstnummer 1973, erweisen könnten;

St. G. IV K-27.

Vorgang liegt vor.

15a

beide wurden deshalb ohne irgendwelche Folgen im Dienste  
belassen.

In der Hoffnung, Ihnen mit diesem Bericht gedient  
zu haben, zeichne ich in vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

*Wj. Laxtel*

4 Anlagen.



10702

Unfallsbericht vom 9.XII.1940.

*begang.*

*13/12.47*

*13/3*

Am 9. Dezember 1940 um 15 Uhr kam es im Strassenbahn-Streckenabschnitte Pulverturm-Brückel zu einem Zusammenstoss.

In der Strassenrichtung zum Pulverturm ist ein Triebzug der Linie 11 mit einem Motorrad der SS-Truppe, Zeichen SS-178-52, bei der Strassenmündung der Bergmannngasse in den Graben gegenüber dem Kaffeehaus Savarin zusammengestossen.

Laut Bericht der EP herrschte am erwähnten Tage klares Wetter, das Gleis war feucht, gerade und in einem 5.1 ‰ Gefälle.

Der Triebzug der Linie 11, bestehend aus dem Triebwagen Nr. 2170 und den Anhängewagen Nr. 1146 und 1157 lenkte der Wagenführer Dominik K o š í , DNr. 1973, der Wagenhalle Wokowitz. Dieser hat eben nach Verlassen der Haltestelle „Brückel“ seine Fahrt in angepasster Geschwindigkeit zur Haltestelle „Pulverturm“ fortgesetzt, als sich am Nebengeleise in der Gegenrichtung, d. h. vom Pulverturm zur Bergmannngasse ein Zug der Linie 19 näherte, dem einige Meter weiter ein Zug der Linie 3 folgte. Dieser bestand aus dem Triebwagen Nr. 2013 und dem Anhängewagen Nr. 692 und wurde vom Wagenführer Josef T r n ě n ý , DNr. 3423, der Wagenhalle Pankratz gelenkt. Der Zug der Linie 11 näherte sich der Mündung Bergmannngasse-Graben und somit auch gleichzeitig dem Beginne des Zwischenraumes zwischen der Wagenfolge der erwähnten Gegenzüge der Linie 19 und 3, als im selben Augenblicke zwischen den zwei hintereinander folgenden Gegenzügen unerwartet ein aus der Bergmannngasse kommendes Motorrad der SS-Truppe durchgefahren ist. Dieses bog zum Pulverturm ein und fuhr unmittelbar vor die linke vordere Plattformseite des 11-er-Zuges.

Der Wagenführer der Linie 11 trachtete sofort den Zug zum Stehen zu bringen, was ihm etwa vor dem Kaffeehaus Savarin gelang. Er benützte beide Bremsen, dann auch Streusand, ist aber trotzdem an das Mottorrad angefahren, das beim Einbiegen ebenfalls an Geschwindigkeit verloren hat und von der linken vorderen Plattformwand des 11-er-Triebwagens erfasst, an die Triebwagenlängsseite des Gegenzuges der Linie 3 geschleudert wurde.

Das Mottorrad, welches auf diese Weise zwischen die sich noch in Bewegung befindlichen Gegenzugsgarnituren geriet, u. zw. etwa zwischen die Längsmittle des 3-er-Triebwagens und die Vorderplattform des 11-er-Triebwagens, wurde stark beschädigt und sein Fahrer, ein Angehöriger der SS, verletzt. Mit Hilfe der Bediensteten und Beihilfe der Polizei wurde der SS-Mann, Unterscharführer J. Würfl, von seiner eingezwängten Lage befreit und von der Rettungsstation in das SS-lazarett überführt.

Vom Publikum ist niemand verletzt worden.

Der Triebwagen der Linie 11 wurde an der linken vorderen Plattform-Außenwand beschädigt, die Einstiegstufen und die Fallschutzvorrichtung an der linken Vorderseite verbogen und beim Triebwagen der Linie 3 der linke Seitenschutz in der Fahrtrichtung gebrochen.

Der Unfall wurde vom Polizeiwachmann D.Nr. 1065 festgestellt und aufgenommen. Es meldeten sich 3 Zeugen des Unfalles.

Der Strassenbahnbetrieb wurde auf die Dauer von 18 Min. aufgehalten.

Die Betriebsleitung hat sofort nach dem Unfälle die Untersuchung mit den beiden Wagenführern und dem beteiligten Personal aufgenommen, wobei auch die Angaben des Polizeiprotokolls und die Zeugenaussagen benützt worden sind.

Die Betriebsleitung wollte nicht dem zu erwartenden Gerichtsverfahren vorgreifen, trotzdem war es aber notwendig, soweit es die gegebenen Verhältnisse ermöglichten, zu beurteilen, ob die beiden Wagenführer nicht offenkundig gegen die bestehenden Vorschriften und Bestimmungen verstossen haben.

Es wurde gleich einleitend festgestellt, dass

- 1/ im betreffenden Streckenabschnitt Pulverturm-Brückel für beide Fahrtrichtungen die Höchstgeschwindigkeit von 28 km/Std. vom Verkehrsministerium bewilligt ist,
- 2/ dass die Graben-Strasse im erwähnten Abschnitt laut Kundmachung der Polizeidirektion vom 24.III.1939 GZ.8619 und laut Reg.Vdg.Nr.242 vom Jahre 1939 die Hauptstrasse ist, wogegen die Bergmannsgasse eine Nebengasse, nun mit negativem Zeichen versehen ist.

Weiters wurde der Wagenführer der Linie 3, Josef Trněný, D.Nr.3423, der Wagenhalle Pankratz, dem Verhör unterzogen. Er gab an, langsam hinter den sich vor ihm anstauenden Zügen gefahren zu sein und beim Heranfahen zur Mündung der Bergmannsgasse habe er durch Herabsetzung der Geschwindigkeit den Wagenfolge-Zwischenraum zwischen dem eigenen und dem voranfahenden 19-er Wagen vergrössert. Ueber diesen Umstand gibt es im ganzen keine Widersprüche.

Ferner erklärte der Wagenführer, dass er auf der Seite zum Pulverturm in einer Entfernung von ca 7 m von der Kante des Bürgersteigrahmens ein Wehrmacht-Krad in der Bergmannsgasse bemerkte, das seinen Zug wegen der langsamen Fahrt desselben in zwischen überholte und in der Richtung zum Pulverturm einbog.

Die Ueberholung kam in dem sich soeben gebildeten Zwischenraum zwischen der hinteren Plattform des Anhängers der Linie 19 und der Vorderplattform des Triebwagens der Linie 3 zustande. Der Zwischenraum ist zwar durch Zeugenaussagen nachgewiesen, es ist jedoch nicht möglich, mit Hinsicht auf die gegenseitige Bewegung aller Fahrzeuge die Entfernung genau zu bezeichnen.

18a

Ebenso wichtig ist es, auch die Persönlichkeit des Kraftfahrers, SS-Unterscharführer W. Würzl in Erwägung zu ziehen.

Als SS-Fahrer, der perfekt geschult und für das ihm anvertraute Eigentum und für die Sicherheit verantwortungsbewusst ist, würde er nicht in die Hauptstrasse einfahren, wenn er die Bewegung des Strassenbahnzuges der Linie 3 als sicherheitsgefährdend betrachtet hätte. An diesem Tage war um 15 Uhr noch gute Uebersicht, aus der sich die Möglichkeit zur Beurteilung des Weiterfahrens in der Richtung zum Pulverturm ergab. Es ist zu betonen, dass die Fahrriichtung vom Brückel durch fahrende Strassenbahnzüge verdeckt und daher unsicher war.

Im Augenblick des Zusammenstosses, d.h. des Anfahrens des Krades an die linke Seitenwand des Triebwagens, blieb der Fahrer Trněný beinahe sofort stehen. Dieser Tatbestand stimmt mit den Aussagen der übrigen überein.

Der Bedienstete Trněný Josef, D.Nr.3423, wurde im Jahre 1938 in den Verkehr eingesetzt. Von dieser Zeit übt er den Schaffner- und Fahrerdienst aus. Er hat bisher keinen Unfall und keine Disziplinarstrafe verzeichnet und hat daher gute und einwandfreie Führung.

Nach Massgabe der vorangeführten Tatsachen fand die Strassenbahnverwaltung, dass unter den bislang bekannten Umständen keine Grundlage zu Strafmassnahmen gegen den genannten Fahrer vorliegt, sodass er bis zur gerichtlichen Schlussverhandlung bei der Ausübung seines normalen Dienstes belassen wurde.



10699

Der Bedienstete Dominik K o č í , DNr.1973, der Wagenhalle Wokowitz, gab als Wagenführer des 11-er Wagens an, dass er von der Station, „Brückel“ zur Station, „Pulverturm“ vorsichtig gefahren ist, da am Nebengleis in der Gegenrichtung Züge gefahren kamen, die vor der Bergmann-gasse durch ihre Wagenfolge unter einander einen Zwischenraum gebildet haben. Er fuhr deshalb auch mit herabgesetzter Geschwindigkeit und gab Warnsignale. Im Augenblick als er sich der Bergmann-gasse näherte, d. h. dem Ende des Gegenzuges der Linie 19 und somit auch dem Beginne des erwähnten Wagenfolge-Zwischenraumes der beiden Gegenzüge, fuhr von links durch den Zwischenraum der Gegenzüge, unmittelbar vor seinen Triebwagen ein SS-Motorrad, das zum Pulverturm einbiegen wollte. Die beiden Fahrzeuge prallten aneinander, wodurch durch die gegenseitige und gleichzeitige Bewegung aller drei beteiligten Fahrzeuge sowohl das Motorrad als auch beide Triebwagen beschädigt und der Motor-fahrer verletzt wurden.

Gemäss dem Beweismaterial, das die EP bisher zur Verfügung hatten, erwiesen sich keine grundsätzlichen Widersprüche in der Schilderung des Zusammenstosses. Es erübrigt nur noch den Nachweis zu erbringen, ob im gegebenen Falle der Strassenbahn-Wagenführer alles getan hat, um den Zusammenstoss zu verhindern oder ihn zumindest auf das Aeusserste abzuschwächen. Das Geben der Warnsignale durch Fussglöckenschläge ist von Zeugen erwiesen worden.

Ich werde nun versuchen, u. zw. auf Grund der mir einstweilen zur Verfügung stehenden Angaben, die Grösse der Fahrgeschwindigkeit bzw. ob es sich wirklich um eine verminderte Geschwindigkeit handelte, fest-zustellen.

Die Bremsbahn des Triebzuges ist von dessen Geschwindigkeit di-  
rekt abhängig, d. h. je grösser die Geschwindigkeit, desto länger die  
Bremsbahn bei gleicher Verzögerung. Betrachten wir also ganz unabhän-

20

gig vom zu behandelnden Falle die Betriebs-Bremsbahn eines besetzten Dreiwagenzuges, der unter normalen Verhältnissen auf der Strasse mit 5%-igem Gefälle und mit zulässiger Geschwindigkeit von 28 km je Stunde fährt. Trockenes Rillengleis, Sand die ganze Bremslänge gestreut, so dass der Reibungskoeffizient mit cca 0.25 anzunehmen ist. Bei Voraussetzung günstiger Verhältnisse entspräche dies einer Betriebs-Bremsbahn von 18.5 m .

Betrachten wir nun, wie wohl die Bremsbahn in unserem Falle angesehen haben mag.

Die Fahrbahn der Bergmannasse ist bloss 6 m breit und die Sichterenden Mündung wurde dem Wagenführer der 11-er Linie durch den Gegenzug der Linie 19 verdeckt. Erst als dieser Zug vorbei war und etwa die Höhe des Gehsteigrandes der Bergmannasse an der Seite zum Brückel zu passiert hatte, erblickte er das Motorrad, welches aber, von der Seite kommend, bereits die Gleise überquerte und unmittelbar vor ihm abbiegen wollte. In diesem Augenblicke - nach Ablauf der Reaktionsdauer dürfte der Wagenführer Kočí zu bremsen begonnen haben. Das Bremsen beendete er vor dem Kaffee Savarin, wo die sich bewegenden Fahrzeuge Halt machten u. zw., laut übereinstimmenden Aussagen, das Motorrad etwa an der Mitte der linken Triebwagenseite des 3-er Gegenzuges.

Der Wagenführer des Gegenzuges der Linie 3, Trněný, gibt an, er habe etwa 3 m vor dem Rande des Gehsteiges der Bergmannasse, an der zum Pulverturm zugekehrten Seite einen Anprall gehört. Er begann deshalb zu bremsen und <sup>1m</sup> Augenblick darauf blieb er schon stehen.

Die oben angeführten Umstände erwägend und der für den Wagenführer ungünstigeren Voraussetzung, der 3-er-Gegenzug sei wirklich cca 3 m vor dem Gehsteigrand stehen geblieben, Rechnung tragend, ergäbe sich die Gesamtentfernung zwischen den Stirnwänden beider Züge etwa folgend:

Nr. 1 : Von der 6 m breiten Bergmannasse verblieb die Entfernung ..... 4.5m

./.

21

- /:0.5 m Unterschied zwischen dem Standpunkte des Wagenführers im Wageninneren und der Aussenwand,
- 1 m Entfernung des Motorrades vom gedachten Gehsteigrand dem Pulverturme zugewendet laut Angabe des Wagenführers Kočí:/

Nr.2 : Schätzung des Wagenführers Trněný 3m - 0.5 m .....2.5 m

Nr.3 : Etwa die halbe Wagenkastenlänge -lm zurück.....3.75 m

Im ganzen also ..... 10.75 m.

Es lässt sich also voraussetzen, dass der Wagenführer der Linie 11 etwa 11 m zum Bremsen zur Verfügung hatte. In Wirklichkeit war die Bremsbahn und dadurch auch die Fahrgeschwindigkeit im Augenblicke des Bremsbeginnes bedeutend geringer, wenn man der gegenseitigen Bewegung aller drei Fahrzeuge, der nötigen, jedoch verschiedenen Reaktionsdauer und dem Zeitverlust beim Betätigen der Bremsvorrichtungen Rechnung trägt.

Selbst wenn wir aber diese 10.75 m als die ganze Betriebs-Bremsbahn direkt in Erwägung ziehen, so beträgt die Fahrgeschwindigkeit beim Bremsbeginn 20.7 km/St. und ist also bedeutend niedriger als die zulässige 28 km/St.-Geschwindigkeit.

Wir haben den Vorfall auch noch so erwogen, als wäre es überhaupt nicht zum Zusammenstoss gekommen.

In diesem Falle müsste bei derselben Anfangssituation zwischen den beiden Gegenzügen am Schlusse des Bremsens in der Gleisachse zumindest ein Wagenfolge-Zwischenraum von 1 bis 1.5 m verblieben sein:/für einwandfreie Durchfahrt des Motorrades mit Beiwagen im Bogen:/Da ergäbe sich die Betriebs-Bremsbahn auf Grund des Vorerwähnten bloss etwa folgend:

1/ 4.5 m - 1.5 = 3 m d.i. der Rest der Bergmannasse.

2/ 2.5 m bleibt 2.5 m -nach Angabe des Wagenführers Trněný

Zusammen .... 5.5 m

Wenn wir im Augenblicke des Bremsbeginnes etwa die erwähnte Geschwindigkeit von 20.7 km voraussetzen, so müsste die Bremsvorrichtung des Zuges eine Durchschnittsverzögerung von mindest 2.7 - 2.9 m/sec<sup>2</sup> entwickeln, was bei den gegebenen Verhältnissen

22

auf Rillenschienen in normaler Fahrbahn auch nach vorgenommenem Sandstreuen eine bei uns unerreichbare Grösse bedeutet./Ohne Auswirkzeit./ Der Wagenführer hätte die Adh<sup>se</sup>ensionsgrenze überschritten und beim „Anbremsen“ wäre der Zug ins Schleudern geraten.

Der Bedienstete Domimik K o č í ,DNr.1973,geb.1908, wurde im Jahre 1937 in den Wagenführer- und Schaffnerdienst eingereiht. Bisher hat er sich weder eines Zusammenstosses noch eines anderen Unfalles zu Schulden kommen lassen, wurde auch bisher noch nicht im Disziplinarwege bestraft und kann also als sehr wohlbehalten bezeichnet werden.

Die oben erwähnten und der Bahnverwaltung einstweilen bekannten Umstände ergaben als Untersuchungsergebnis k e i n e n Beweis eines offensichtlichen Verstosses gegen die Vorschriften oder einer sträflichen Fahrlässigkeit von Seiten des Wagenführers Kočí. Er wurde daher, auch mit Rücksicht auf seine bisherige Wohlerhaltung, bis zum endgültigen Bescheid in dieser Angelegenheit durch das Gericht in seiner Dienstausübung belassen.

Elektrizitätsunternehmen der Hauptstadt  
Prag  
Direktion des öffentlichen Verkehrs  
Elektrické podniky hl. m. Prahy.  
Ředitelství veřejné dopravy.

*M. Kočí*

Dominik K o č í , geboren am 30. März 1908 in Prag, dorthin zuständig, in Prag XIX- Weleslawin, Weleslawiner-Strasse, Parzellenummer 36/3 wohnhaft, Katholik, Angestellter der Elektrizitätsunternehmen der Hauptstadt Prag, verheiratet, ist laut Mitteilung der Strafregister - Abteilung der Staatsanwaltschaft in Prag unbescholten.

Die Polizeidirektion Prag meldet aber am 21. Februar 1941, daß K o č í nach den bei ihr vorliegenden Akten auf administrativem Wege viermal wegen Vergehens gegen die Verkehrsordnung und wegen verschiedener Unzukömmlichkeiten mit Geldstrafen von 10 u. 100 K und in einem Falle sogar mit 48 Stunden Arrest bestraft wurde, weil er im berauschten Zustand ein Kraftfahrzeug lenkte.

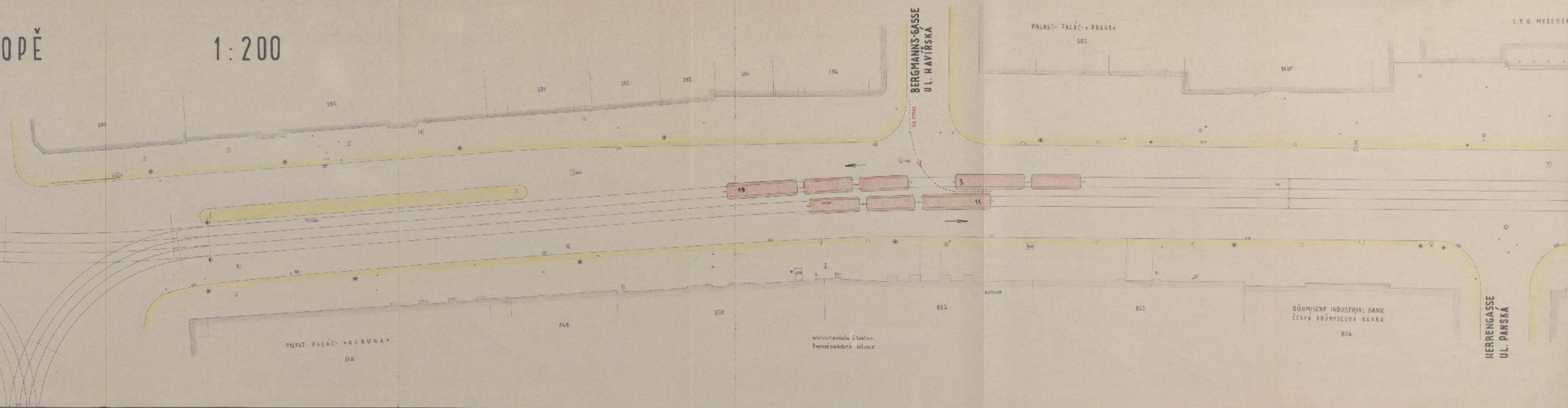
24

Josef T r n e n ý. geb. am 12. März 1908 in Hostraditz, Gerichtbezirk Klobouk /pol.Bezirk Brünn-Land/, nach Kobelnitz /pol.Bezirk Brünn-Land/ zuständig, in Prag XIV- Nusl, Linzer-Str. Nr. 983 wohnhaft, Katholik, Angestellter der Elektrizitätsunternehmungen der Hauptstadt Prag, verheiratet, ist nach Mitteilung des Strafregisters der Staatsanwaltschaft in Brünn vom 22. Februar 1941 nicht vorbestraft.

Die Polizeidirektion in Prag meldet aber am 21. Februar 1941, daß T r n e n ý von ihrer Verkehrsabteilung im Jahre 1929 wegen Vergehens gegen die Strassen- u.Verkehrsordnung und gegen die Regierungsverordnung Slg. Nr. 129/1927 zu einer Geldstrafe von 100 K, bzw. im Uneinbringlichkeitsfalle zu einer 24 Stündigen Arreststrafe verurteilt wurde. In Anbetracht seiner Berufung hat die Landesbehörde in Prag mit Bescheid vom 15. Dezember 1934, Nr. 9562/Abt.22, die auferlegte Geldstrafe auf 30 K, bzw. die Freiheitsstrafe auf Arrest in der Dauer von 12 Stunden herabgesetzt.

# GRABEN NA PŘÍKOPĚ

1:200



BERGMANN'S-GASSE  
U L. HAVÍŘSKÁ

PALAST TALIC - PRAHA

S. V. U. MYSLER

PALAST PALAC - KOBUNA

Wirtschaftliche Situation.  
Einschneidung der Straße

DÖHMISCHE INDUSTRIAL BANK  
ČESKÁ PRŮMYŠLOVÁ BANKA

HERRENGASSE  
U L. PANSKÁ



26  
27. Mai 1941.

St.S. IV K - 27.

----

----

1. V. 1941  
27. V. 1941

An Herrn  
Major der Gend. H a r t e l ,  
P r a g VII,  
=====  
Sommerbergstrasse Nr.651.

Sehr geehrter Herr Major!

Auf das dort.Schreiben vom 12.3.1941 - Zeichen Nr.89 Adj./  
1941 in Sachen Protektoratsangehörige Dominik Koci und Jo-  
sef Trneny erwidere ich, daß die dort.Auffassung nicht ge-  
teilt wird. Die Genannten sind aus dem Fahrdienst in den  
Innendienst zu versetzen. Die Vorlage der entsprechenden  
Vollzugsmeldung darf ich bis zum 10.6.1941 erbitten.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

lo. 10001

Oberregierungsrat.

2. Wvl. am 10.6.1941 bei dem Unterzeichner.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.  
Nr. 155 Adj./1941.

27

Prag, den 4. Juni 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat!

Auf Ihr Schreiben vom 27. Mai 1941, St.S.IV K -  
27, erlaube ich mir mitzuteilen, daß die Angestellten  
Dominik K o č í und Josef T r n ě n ý mit heutigem  
Tage von der Verwaltung der Elektrischen Strassenbahnen der  
Hauptstadt Prag aus dem Fahrdienst in den Innendienst  
versetzt wurden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

*ujk. Hartel*

*P  
96/6*

*u. cc. d.  
/ 6/6.47.*

St. S. IV K-27a

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.  
Nr. 172 Adj./1941.

Büro des Staatssekretärs  
für den Polizeiprotektor  
in Böhmen und Mähren.

23. JUNI 1941

Tg. P. ....

Prag, den 20. Juni 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

*beigefügt.*

Zu meinem Schreiben vom 12. März 1941, Nr. 87 Adj./1941 erlaube ich mir auf Grund des Berichtes der Polizeidirektion in Prag vom 9. Juni 1941, Nr. 6.489 Präs. anzuzeigen, daß in den Monaten Februar bis Mai 1941 von dieser Behörde und ihren Organen Geldstrafen wegen verkehrspolizeilichen Uebertretungen folgendermassen auferlegt wurden:


a/ 38.315 Fußgängern	im Gesamtbetrag von 231.275 K,
b/ 1.637 Kraftwagenlenkern	" " " 23.965 K,
c/ 209 Fahrzeugführern	" " " 3.065 K,
d/ 774 Radfahrern	" " " 7.685 K.

Im ganzen wurden in dieser Zeit 40.935 Personen mit Geldstrafen im Gesamtbetrag von 265.990 K bestraft.

In den Monaten Februar bis Mai 1941 nahmen /nach § 6 der Reg. Vdg. Slg. Nr. 242/1939/ am Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr 366 Personen teil.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

*ujj.* 

*Edmund Hartel*  
*15. 6. 41*  
*Gewerj. K.*

St. S. V K-26.a

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

30

Nr. 87 Adj./1941.

Prag, den 12. März 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat!

*P*  
f. a. d.  
1. 2. 1941

Zu meinem Besuch vom 28. Januar 1941 erlaube ich mir, noch folgenden Bericht zu erstatten:

Laut Meldung der Polizeidirektion in Prag vom 28. Februar 1941, Z. 3092/Präs wurden zwecks Erhöhung der Disziplin beim Straßenverkehr in Prag folgende Maßnahmen getroffen:

1/ An den Kreuzungen beim Nationaltheater, der Volksstraße-Brenntegasse, Volksstraße-Jungmannstraße, am Pulverturm, Hibernergasse-Pflastergasse, Wenzelsplatz-Heinrichsgasse und Wenzelsplatz-Wassergasse wurden neben den Verkehrsposten, die den Verkehr leiten, /gebundene Verkehrsposten/ neue Wachposten /freie Verkehrsposten/ aufgestellt, deren Aufgabe es ist, die Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu überwachen und die Straffälligen an Ort und Stelle zu bestrafen. An andere wichtigere Kreuzungen im Stadtinneren werden freie Verkehrsposten zur Zeit des größten Verkehrs entsandt werden.

2/ In allen dem öffentlichen Personenverkehr dienenden Kraftomnibussen wurden Kundmachungen des Verbotes der übermäßigen Belastung veröffentlicht. Der Betrieb wird kontrolliert. Die Inhaber von Lastomnibussen werden bei übermäßiger Belastung ihrer Wagen zur Verantwortung gezogen.

3/ Durch die Einführung der freien Verkehrsposten an wichtigen Stellen in Gros-Prag ist die Anzahl der bestraften Fußgänger gestiegen. Die Anzahl betrug bereits:

- a/ im Oktober 1940 - 2183,
- b/ im November 1940- 5763,
- c/ im Dezember 1940- 3520 und
- d/ im Januar 1941- 1861 Fußgänger.

St. G. IV K-26

30a

Insgesamt wurden im vorigen Jahre - 16.433 Fußgänger bestraft. Die Strafen wurden fast ausschließlich mittels Blockverfahrens eingehoben.

4/ Zur glatten Abwicklung des Straßenverkehrs tragen in nicht geringem Maße auch die Schranken an verkehrsreichen Uebergängen bei, deren Anzahl ständig ergänzt wird. Im Interesse der dauernden Abhilfe wurde allen Bezirkspolizeikommissariaten und dem Kommando der Polizeibesatzung in Prag aufgetragen, gegen die Schuldtragenden mit der größten Strenge vorzugehen.

Das Ministerium des Innern hat mit Bescheid vom 8. März 1941, Z. 6585/1941-13 der Polizeidirektion in Prag angeordnet:

a/ künftighin - bis zu einer offensichtlichen Besserung - gegen undisziplinierte Fußgänger im Straßenverkehr einzuschreiten;

b/ im ausgedehnten Maßstabe auch den Strafunterricht über das Verhalten im Straßenverkehr zu verwenden /§ 6 Reg. Vdg.Slg. Nr. 242/39/;

c/ in größerem Maßstabe als bisher undisziplinierten Kraftfahrzeugführern den Führerschein abzunehmen und

d/ auch gegen die Lenker von Tiergespannen bei der Feststellung wiederholter verkehrspolizeilicher Uebertretungen im ausgedehnten Masse mit dem Verbot des Führens solcher Fahrzeuge für eine angemessene Zeit einzuschreiten.

In vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

*ujr. Lortel*

10687



Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 84 Adj./1941.

Prag, den 7. März 1941.

1873 4 32  
i. d. d.  
1. 8/3. 41.  
D. Reichsausschuss  
für Reichsprotector  
in Böhmen und Mähren.  
Eing.: 8. MRZ. 1941  
Tgb. Nr.: .....

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

Gelegentlich meines Besuches am 28. Januar 1941 haben Sie die Frage der Fahrtrichtungsanzeiger bei den elektrischen Straßenbahnen in Prag berührt. Auf Grund des Schreibens des Verkehrsministeriums in Prag vom 22. Februar 1941, Z. D-13.113-VI/4-41 erlaube ich mir hierzu folgendes zu berichten:

Die Direktion der Prager elektrischen Straßenbahnen hat Fahrtrichtungsanzeiger bereits bestellt und es ist daher zu erwarten, daß in den Sommermonaten dieses Jahres die Triebwagen der elektrischen Straßenbahn mit ihnen ausgestattet sein werden. Allerdings wird vorausgesetzt, daß unter den heutigen außerordentlichen Verhältnissen keine Schwierigkeiten hinsichtlich der Beschaffung des erforderlichen Materials eintreten. Die Angelegenheit wird auch von der für Straßenbahnen zuständigen Gruppe beim Herrn Reichsprotector verfolgt.

Das Verkehrsministerium hat auch die Betriebsverwaltungen der übrigen elektrischen Straßenbahnen aufgefordert, ihm zu berichten, wie weit diese Angelegenheit bei

St. S. IV K-25

32a

ihnen fortgeschritten ist, und sie nachdrücklich aufmerksam gemacht, daß die Verwirklichung dieser Angelegenheit zu beschleunigen ist.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung

Ihr ergebener

unv. Lortel



10685

Prag, den 5. Dezember 1940.

35

*14.*  
*protiz minimal nuzi nberprijiti*

Strassenbau im Protektorat  
Böhmen und Mähren.

*Infrastruktur*  
*12/12*

I. Gegenwärtiges Landstraßennetz im Protektorat.

Die gesamten Landstraßen im Protektorat mit einer Länge von 35.305 km verteilen sich auf das Land

Böhmen mit 25.183 km  
Mähren " 10.122 km .

Das Straßennetz ist gegenwärtig eingeteilt in

1.) Protektoratsstraßen mit einer Länge von  
2.804 km in Böhmen  
863 " " Mähren

insgesamt: 3.667 km  
=====

2.) Bezirksstraßen mit einer Länge von  
22.379 km in Böhmen  
9.259 " " Mähren

insgesamt: 31.638 km  
=====

Bei einer Gesamtfläche des Protektorats von 48.901 qkm ergibt sich bei obiger Einteilung eine Straßendichte (d.h. km Straßen auf 100 km<sup>2</sup>):

bei Protektoratsstraßen = 7,5  
bei Bezirksstraßen = 65,7 .

Träger der Straßenbaulast ist nach den Gesetzen der Protektoratsregierung

1.) für Protektoratsstraßen: das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag.

Es bedient sich zur Verwaltung der genannten Straßen der

Landesbehörde in Prag - Abt. Staatsstraßen - mit 20 technischen Abteilungen bei den Bezirksbehörden,

St. G. V R-22

wobei 1 technische Abteilung i.M. 3 politische Bezirke umfaßt,

Landesbehörde in Brünn - Abt. Staatsstraßen - mit 13 technischen Abteilungen bei den Bezirksbehörden, wobei 1 technische Abteilung i.M. 2 politische Bezirke umfaßt,

- 2.) für Bezirksstraßen: die autonomen Bezirksverwaltungen. Die technische Aufsicht über die Bezirksstraßen der 92 bestehenden Bezirksverwaltungen, von denen 65 auf Böhmen und 27 auf Mähren entfallen, übt
- für das Land Böhmen: die Landesbehörde in Prag
    - Abteilung Bezirksstraßen -
  - für das Land Mähren: die Landesbehörde in Brünn
    - Abteilung Bezirksstraßen - aus.

## II. Geplante Neuregelung des Landstraßennetzes.

Bei der Neuregelung des Straßenwesens im Altreich auf Grund des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 wurde mit der Einteilung der Straßen in

Reichsstraßen

Landstraßen I. Ordnung

Landstraßen II. Ordnung

eindeutig auch der Baulastträger festgelegt und zwar für die Reichsstraßen - das Reich

Landstraßen I. Ordnung - die Länder und preußischen Provinzen

Landstraßen II. Ordnung - die Landkreise.

Eine vollkommene Angleichung an die Neuregelung des Reiches ist im Protektorat nicht möglich, da hier, wie bereits oben erwähnt, nur 2 Baulastträger vorhanden sind. Um aber auch hier mit der Neubezeichnung Klarheit über die Baulastträger zu schaffen, habe ich vorgeschlagen, die dem Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag als Baulastträger zufallenden Protektoratsstraßen aufzuteilen in

- 1.) Protektoratsstraßen I. Klasse - entsprechend den Reichsstraßen,
- 2.) " " II. " - entsprechend den Landstraßen I. Ordnung im Reich.

Die späterhin als Bezirksstraßen verbleibenden Straßen werden den Landstraßen II. Ordnung des Reiches gleichgestellt.

Auf Grund vorangegangener Besprechungen mit den Vertretern des Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Prag ist dabei folgende Aufteilung des Straßennetzes vorgesehen :

- 1.) Protektoratsstraßen I. Klasse = rd. 3.700 km
- 2.) " " II. " = rd. 16 - 17.000 km
- 3.) Bezirksstraßen = rd. 15 - 16.000 km.

An der zur Zeit bestehenden Gesamtlänge der Straßen von 35.305 km tritt somit keine Änderung ein. Es erfolgt nur eine Verlagerung hinsichtlich der Träger der Straßenbaulast. D.h. rd. 20.000 km Protektoratsstraßen fallen künftig dem Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag als Straßenbaulastträger zu.

Auf Grund dieser Neueinteilung ergibt sich eine Straßendichte berechnet auf 100 qkm Fläche bei

- 1.) Protektoratsstraßen I. Klasse = 7,5
- 2.) " " II. " = 34
- 3.) Bezirksstraßen = 32 .

Die Unterhaltung und der Ausbau von über der Hälfte der bisherigen Bezirksstraßen obliegt in Zukunft dem Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag als Straßenbaulastträger.

### III. Straßenzustand.

#### a) Protektoratsstraßen:

Bei der Beurteilung des Straßenzustandes muß hier ein Unterschied zwischen Böhmen und Mähren gemacht werden. In Böhmen haben die Protektoratsstraßen überwiegend mittelschwere und leichte Decklagen und nur wenig schwere Decken. Der Unterhaltungszustand ist mittelmässig, die Fahrbahnbreite im allgemeinen 6 m, bei 8 - 10 m Kronenbreite. In Mähren dagegen haben die Staatsstraßen überwiegend schwere und mittelschwere Decken. Der Unterhaltungszustand ist im allgemeinen als gut zu bezeichnen, die Fahrbahnbreite ist ebenfalls 6 m, bei 8 - 10 m Kronenbreite. Der Grund für den besseren Zustand der mährischen Straßen liegt darin,

daß Mähren ein für Straßenbauzwecke günstigeres Steinvorkommen mit gut entwickelter Steinindustrie besitzt. Im gesamten Protektoratsgebiet machen sich folgende Mängel an Protektoratsstraßen bemerkbar :

enge, unübersichtliche, kurvenreiche Ortsdurchfahrten, mangelhafter Kurvenausbau, d.h. kleine Radien, keine Überhöhungen, überaus zahlreiche Kuppen und Wannen, Fehlen von Sichtbermen in Krümmungen.

Hieraus ergibt sich eine allgemeine geringe Reisegeschwindigkeit. Als Verkehrshindernisse fallen in Böhmen die große Anzahl von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen auf.

b) Bezirksstraßen :

Auf den Bezirksstraßen überwiegen wassergebundene Schotterdecken, die zum geringen Teil mit Oberflächenbehandlung versehen sind. Nur etwa 8 - 10 % besitzen mittelschwere Fahrbahnen. Die Fahrbahnbreite beträgt im Durchschnitt 4 - 5 m bei 7 m Kronenbreite. Der Unterhaltungszustand ist im allgemeinen mittelmässig, in Mähren zum Teil sogar gut, in Böhmen dagegen zum Teil sehr schlecht. Die Mängel an den Bezirksstraßen sind dieselben wie bei den Protektoratsstraßen, wobei noch schlechte Linienführung hinzukommt.

IV. Bisherige Ausbaumaßnahmen:

a) Straßenbaufortprogramm 1939 :

Ausbau der West-Ost-Verbindung Proßnitz - Dub - Prerau - Leipnik - Mähr.Weißkirchen - Hustopetsch - Wal.Meseritsch - Vsetin - Austi - Groß-Karlowitz - Reichsgrenze/Slowakei (gegen Makov - Cadca) auf eine Gesamtlänge von 73 km, wobei 50 km Neuwalzung und 455.000 m<sup>2</sup> Oberflächenteerung ausgeführt wurden, mit einem Kostenaufwand von rd. 20 Millionen Kronen aus Reichsmitteln und rd. 12 Millionen Kronen aus Mitteln der Protektoratsregierung. Ferner wurde die West-Ost-Verbindung Brünn - Trentschin mit einem Kostenaufwand von rd. 13 Millionen Kronen aus Mitteln der Protektoratsregierung ausgebaut. Dazu kamen zahlreiche andere Neubauten, insbesondere in Mähren, die von der Protektoratsregierung schon vorher in Angriff genommen worden waren und beschleunigt

39

vorwärts getrieben wurden. (Unter anderem Brünn - Olmütz, Gaja-Strani, Wal.Meseritsch - Mähr.Ostrau ).

b) Ausbauprogramm 1940 :

Nach Mitteilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten waren für das Rechnungsjahr 1940 folgende Baukostensummen veranschlagt :

1.) für Protektoratsstraßen	338,4 Mill. K
2.) für zur Verstaatlichung vorgesehene Bezirksstraßen	915,- " "
3.) Staatssubvention für den Ausbau von anderen Bezirksstraßen	366,4 " "

insgesamt rd. 1620.- Mill. K  
=====

Nach den bisherigen Ermittlungen werden im Rechnungsjahr 1940 voraussichtlich zur Auszahlung gelangen :

1.) für Protektoratsstraßen	146,- Mill. K
2.) für zur Verstaatlichung vorgesehene Bezirksstraßen	280,- " "
3.) für die übrigen Bezirksstraßen in Form von Staatssubventionen	143,- " "

insgesamt rd. 570,- Mill. K  
=====

Die Gesamtsumme von 570 Millionen Kronen Baukosten erstreckt sich auf 975 Maßnahmen.

c) Ottoprogramm 1940 :

Ausbau der Nord-süd-Verbindung Mähr.Ostrau - Braunsberg - Fritzendorf - Neutitschein - Wal.Meseritsch - Wsetin - Wal.Klobouk - Bilnitz - Wlarapaß Reichsgrenze/Slowakei sowie Ausbau mehrerer Teilstrecken der West-Ost-Verbindung Brünn in Richtung Trentschin. Neugewalzt wurde eine Strecke von insgesamt rd. 65 km mit rd. 350.000 m<sup>2</sup> Oberflächenteerung. Die Bauzeit lief vom 15. August bis 15. Oktober d.Js.. Die Gesamtbaukosten in der Höhe von rd. 48 Millionen Kronen wurden von der Protektoratsregierung getragen.

40

V. Bauprogramm 1941 :

Auf Grund der in Ziffer II vorgesehenen Neueinteilung des Straßennetzes wird nach vorangegangenen Besprechungen mit der Gruppe Straßenbau das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag nachstehenden Haushaltsvoranschlag dem Ministerratspräsidium der Protektoratsregierung vorlegen.

Gesamtsumme des Voranschlages für 1941	1215 Mill.K
Davon entfallen auf :	
a) Unterhaltung der Protektoratsstraßen	74 " "
b) Unterhaltung der rd. 16 - 17000 km als Protektoratsstraßen II. Klasse zu übernehmenden Bezirksstraßen einschließlich der neuen Personalausgaben	211 " "
c) für Beendigung bzw. Fortsetzung der vor dem 1.1.1941 nicht fertiggestellten Straßen- und Brückenbauten	320 " "
d) Beendigung der bereits 1940 in Angriff genommenen Teilstrecken der Fernstraße - Pilsen - Mähr.Ostrau	180 " "
e) im Rechnungsjahr 1941 neu in Angriff zu nehmende Teilstrecken der Fernstraße Pilsen - Mähr.Ostrau	410 " "
f) für unvorhergesehene Arbeiten	20 " "

Für die Unterhaltung der Protektoratsstraßen I. Klasse sind 20.000 Kronen je km und für die Protektoratsstraßen II. Klasse 10.000 Kronen je km im Haushaltsvoranschlag vorgesehen.

Im Rechnungsjahr 1941 können nach vorstehendem Finanzierungsplan auf sämtlichen Straßen keine grösseren Verbesserungsarbeiten jedweder Art durchgeführt werden, da sämtliche über die laufende Unterhaltung hinaus zur Verfügung stehenden Mittel konzentriert auf der Fernstraße Pilsen - Mähr.Ostrau verbaut werden sollen.

Im Auftrag

*Koruzka*

x *namin prof. Bander rita  
auvorenij poptan ps, nov  
pklasi. Na pilsen mlti karta  
milen kapu kaimu narz  
auf den durbau dafur krap.*

*6 12/12*

17. II. 1941

SD 893/41

41

Prag, den 15. Feber 1941.

SD-Leitabschnitt Prag		Fin. 2
2877		17. FEB. 1941
Bearbeiter:	Rhtenszeichen:	
<i>[Signature]</i>		

21. Feb. 1941

G.R. mit 2 Anlagen  
dem SD-Leitabschnitt Prag,

Prag,

unter Bezugnahme auf den Inhalt der Anlagen zur  
Kenntnis und Auswertung übersandt.

Heil Hitler!

*[Signature]*

SS-Obersturmbannführer.

SD-Leitabschnitt Prag

C

Prag, den 25. Febr. 1941.

Urschriftlich mit 1 Anlage

an SS-Obersturmbannführer Dr. G i e s ,

Prag

nach Kenntnisnahme zurückgesandt.

i.V.

*[Signature]*

SS-Obersturmbannführer.

*[Handwritten notes]*  
i. d. d.  
1. 16/2. 47.

St. G. V. 22

43

25. Feber 1941.

St. G. IV-K-21

25. II. 1941

An Herrn  
Major der Gendarmerie Hartel,  
P r a g - VII,

Sommerbergstrasse 67.

Sehr geehrter Herr Major!

Den angeschlossenen Führerschein übersende ich zur Entnahme mit der Mitteilung, dass der Jnhaber des Scheines am 20.d.Mts. auf der Strecke Unter-Potschornitz-Biechowitz trotz längeren Signalgebens meines Fahrers die Fahrbahn für den Personenkraftwagen PD 7 nicht freigegeben hat. Die Übertretung ereignete sich in der Zeit zwischen 14 und 15 Uhr. Der Jnhaber des Scheines steuerte einen mit einem Probakennzeichen versehenen Lastkraftwagen. Ich bitte, die Bestrafung herbeizuführen und mich über das Strafmass zu unterrichten.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

h.

Oberregierungsrat.

St. G. IV K-21.

2. Wv. am 25.3.1941 bei dem Unterzeichner.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 98 Adj./1941.

Prag, den 17. März 1941.

44

Prag!  
/ 18/3.41.

Hochverehrter Herr Oberregierungsrat!

H.  
v. d. d.  
/ 18/3.41.

Zu Ihrem Schreiben vom 25. Februar 1941 erlaube ich mir mitzuteilen, daß die Bezirksbehörde Prag-Lang den Wenzel V e s e l ý, der am 20. Februar 1941 gegen 15 Uhr den Personenkraftwagen P D-010320 auf der Straße Unter Potschernitz-Biechowitz gelenkt hat, wegen der begangenen Uebertretung der verkehrspolizeilichen Vorschriften mit einer Geldstrafe von 200 K und für den Fall der Uneinbringlichkeit mit Arrest in der Dauer von 5 Tagen gestraft hat.

Ausserdem hat ihm die Polizeidirektion Prag durch Verfügung vom 12. März 1941, G.Z. 93.743 den Führerschein entzogen.

Wenzel V e s e l ý ist am 2. Juli 1907 in Prag geboren, dorthin zuständig, verheiratet, Maschinenschlosser und wohnt in Auwal, Jirasekgasse No 668, Bezirk Böhm. Brod.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

ujj. *Lartel*

St. S. II K-21 a

46

Rede des Höheren ~~W~~- und Polizeiführers ~~W~~-Gruppenführer Staatssekretär K. H. Frank bei den Beisetzungsfeierlichkeiten für die am 17. 2. 1941 in Zlin verunglückten Kameraden der Polizei.

*1/2*  
*Seiner Vorgänger*  
*1. 15/2. 41*

Meine toten Kameraden!

In ernster Feierstunde grüsse ich Euch an der Stätte zum letzten Mal, wo Ihr als deutsche Männer bis zum Letzten Euren Dienst getan. Ich bringe Euch gleichzeitig den Abschiedsgruss des Reichsführers ~~W~~ und Chefs der Deutschen Polizei Heinrich Himmler und den Abschiedsgruss des Reichsprotectors in Böhmen und Mähren Freiherrn von Neurath.

In dem vom Führer neugebauten Grossdeutschen Reiche heisst ein nationalsozialistisches Grundgesetz, auf das wir Deutschen dieser Zeit geschworen haben: "Wir alle sind für Führer und Reich zu jedem Opfer bereit".

In diesem schwersten Kriege aller Zeiten, den das deutsche Volk heute durchkämpft, ist die ganze Nation mobil gemacht zum Kampfe gegen den Feind bis zum deutschen Sieg.

Auf vielen Frontabschnitten, - an den Grenzen des Reiches und in den besetzten Gebieten - aber auch überall im Innern des Reiches in tausenden von Standorten an der Heimatfront - mit Waffe und Werkzeug - ist die Nation aufgeboten, ist sie ständig im Dienste - ist sie zu jedem Opfer bereit! Das ganze deutsche Volk, jeder auf seinem Platz, jeder auf dem Posten, auf den ihn der Führer gestellt.

So habt auch Ihr auf einem dieser Frontabschnitte des neuen Reiches Euren Dienst getan. Euer Einsatz im Protektorat Böhmen und Mähren war ein besonderer Dienst, - Dienst in einem Raume, der kampfdurchtobt ist seit Jahrhunderten, als Grenzland und Vorpostenstellung für deutsches Volkstum im Südosten des Reiches


St. G. IV R-20a

47

und der als Kampfplatz schon manches Opfer forderte. Hier habt Jhr im Waffenrock der deutschen Polizei in diesem Kriege Deutschland repräsentiert, hier habt Jhr, im fremden Volkstum, Eueren Dienst und Euerer deutsche Pflicht getan.

Wie tausende Deutsche in dieser Kampf- und Notzeit an vielen Frontabschnitten Jhr Blut gaben, so habt Jhr, Kameraden, das grösste Opfer gebracht, das deutsche Männer heute bringen können, Jhr habt Euer junges Leben gegeben für Führer und Reich. Es hat in der Geschichte noch nie eine wahrhaft grosse Tat ohne grösste Opfer gegeben und es wird in Zukunft nie eine solche geben, ohne dass Männer bereit sind, dafür zu sterben. Weil wir dies wissen, und weil wir um das Wollen des Führers und um die Grösse seiner Tat wissen, wissen wir auch, dass alle die vielen Opfer, die die deutsche Nation heute bringt, nicht umsonst gebracht sind. Auch aus Euerem Opfer, Kameraden, wächst die neue Saat! Deutschland muss leben, auch wenn wir sterben müssen!

Und Deutschland wird leben, neu, gross und schön! Euch Kameraden, gehört unser Gedenken! Euren Lieben, die Euch verloren und damit ebenfalls opferten, unser Beistand und unsere Hilfe, wie es das Gesetz der deutschen Volksgemeinschaft befiehlt!

Jch lege den Kranz des Reichsführers  und den Kranz des Reichsprotectors zu Eueren Füssen!

17001

P

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 56 Adj./1941.

Prag, den 13. Feber 1941.

49

Hochgeschätzter Herr Oberregierungsrat!

Auf Grund der Rücksprache anlässlich meines Besuches bei Ihnen am 28. Jänner 1941 erlaube ich mir, hochgeehrter Herr Oberregierungsrat, vorläufig das bisherige Ergebnis der in Angelegenheit der Verkehrsübertretung des Franz Černý aus Biechowitz, Bezirk Ritschan, geführten Ermittlungen mitzuteilen.

Am 27. Jänner 1941 gegen 15 Uhr brachte Franz Černý, Landwirt in Biechowitz, mit seinem Fuhrwerk Kohle für den Eisenbahnbediensteten i.R. Josef Šeda aus Neu Dubetsch, Nr. 252. Bei der Ablagerung der zugeführten Kohle für Josef Šeda war Černý ein gewisser Wenzel Kalina behilflich. Dieser wurde von ihnen nach dem Namen des Fuhrmannes gefragt und antwortete, dass er ihn nicht kenne; angeblich habe er auf die am Wagen befestigte Tafel mit dem Namen des Besitzers gewiesen.

Die Personaldaten des Wenzel Kalina sind, wie folgt:

Geboren am 10. Jänner 1890 in Biechowitz, Bezirk Ritschan, wohnhaft in Biechowitz Nr. 101, aktiver Eisenbahnangestellter, leistet Dienst am Bahnhof in Biechowitz, war nicht Soldat. Ist tschechischer Volkszugehörigkeit, Protek-

St. G. IV R-19

49a

toratsangehöriger, verheiratet, vermögenslos, hat ein monatliches Einkommen von 1.230 K, ist wohlverhalten und hat nur für den Unterhalt seiner Ehefrau zu sorgen.

Nach dem Ergebnis der von der Gendarmerie geführten Ermittlungen, kann der Genannte nicht deutsch. Die beschleunigte Erledigung der Strafanzeige gegen Franz Č e r n ý wurde veranlasst. Ueber sein Ergebnis werde ich mir zur gegebenen Zeit erlauben zu berichten.

Wollen Sie, sehr geehrter Herr Oberregierungsrat den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung entgegennehmen.

*ujr. Lantel*



10639

50

17. Feber 1941.

St. G. IV K-19

17. II. 1941

An Herrn  
Major der Gend. Hartel,  
P r a g VII,

Sommerbergstrasse 67.

Sehr geehrter Herr Major!

Für das dort. Schreiben vom 13. d. Mts. - Zeichen  
Nr. 56 Adj./1941 in Sachen Verkehrsübertretung des  
Franz Černý aus Biechowitz danke ich verbindlich.  
Entgegen Ihrer Annahme habe ich nicht den Wenzel  
Kalina nach dem Namen des Fuhrmannes gefragt, son-  
dern den Josef Šeda. Infolgedessen wollen Sie mir  
die Personaldaten von Šeda alsbald durchgeben.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung

*h.*

Oberregierungsrat.

2. Wv. am 25.2.1941 bei dem Unterzeichner.

*am 25.2. n. vorj. flm.*

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

51

Nr. 63 Adj./1941.

Prag, den 25. Feber 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat!

Anschliessend an mein Schreiben vom 13. Feber 1941, Nr. 56 Adj./1941, beehre ich mich, Ihnen die Personal-  
daten von Josef Š e d a zu berichten:

Geboren am 24. Feber 1896 in Hensch, pol. Bezirk  
Hohenmauth, nach Dubetsch, pol. Bezirk Ritschan zuständig,  
in Neu-Dubetsch Nr. 252, Bezirk Ritschan, wohnhaft, Zug-  
führer der Protektoratsbahnen a.D., römisch-katholischer  
Konfession, ist tschechischer Volkszugehörigkeit, Protekto-  
ratsangehöriger, verheiratet, Eigentümer eines Hauses im  
Werte von ca 60.000 K, hat eine monatliche Pension von  
1.473.40 K, ist wohlverhalten und hat nur für den Unterhalt  
seiner Ehefrau Agnes zu sorgen. Seine Tochter Rosa ist mit  
dem Lokomotivführer der Protektoratsbahnen Karl P o s e l t  
verheiratet; dieses Ehepaar wohnt ebenfalls in Neu-Dubetsch  
Nr. 252.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung

Ihr ergebener

*Edm. Hartel*

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 73 Adj./1941.

52

15

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsminister  
in Böhmen und Mähren.  
Eing.: 27. FEB. 1941  
Prag, den 27. Februar 1941.

Hochgeehrter Herr Oberregierungsrat !

Zu meinem Bericht vom 13. Februar 1941,  
Nr. 56 Adj./1941, erlaube ich mir in Angelegenheit der  
Verkehrsübertretung des Franz Černý aus Biechowitz  
nachzutragen, dass die Bezirksbehörde in Ritschan den  
Genannten wegen der am 27. Januar 1941 begangenen Ueber-  
tretung der verkehrspolizeilichen Vorschriften mit einer  
Geldstrafe von 300.- K und für den Fall der Uneinbringlich-  
keit mit Arrest in der Dauer von 10 Tagen bestraft hat.

Franz Černý besitzt kein unbewegliches  
Vermögen, bestellt nur ein gepachtetes Feld und schafft  
sich durch Kohlenzustellung einen Nebenverdienst. Die  
Bezirksbehörde in Ritschan pflegt noch Ermittlungen darüber,  
in welchem Umfang Černý Kohle zustellt und wird ihn,  
falls festgestellt werden sollte, dass er das Spediteur-  
gewerbe unberechtigt betreibt, wegen Uebertretung der  
Gewerbeordnung bestrafen. In diesem Fall werde ich mir  
erlauben hierüber noch zu berichten.

Mit dem Ausdruck meiner besonderen Hochachtung

Ihr ergebener

*ujw.* *Lartel*

St. S. IV K-19a

*Dr. am 28. 2. 1941 für diese Karte*

*gezeichnet*

*1. Vorgang ist am 25. 2. wieder  
vorgelegt worden.*

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 91 Adj./1941.

Prag, den 13. März 1941.

Boyang!

14/3.41

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichspresidenten  
in Böhmen und Mähren.

Eing.: 14. MRZ. 1941

Tgb. Nr.: .....

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat!

Zu meinem Bericht vom 27. Feber 1941, Nr. 73 Adj./1941 erlaube ich mir in der Angelegenheit der Verkehrsübertretung des Franz Černý aus Biechowitz weiter nachzutragen, daß laut Meldung der Bezirksbehörde in Ritschan vom 4. März 1941, Nr. 8498/41 der Genannte die ihm auferlegte Geldstrafe von 300.- K bereits am 28. Feber 1941 bei der Bezirksbehörde Ritschan bezahlt hat.

Das Strafverfahren gegen Černý wegen der Uebertretung des unberechtigten Fuhrgewerbebetriebes wurde mangels strafbaren Tatbestandes eingestellt, da der Genannte kein Frächter ist.

Da Černý ein eigenes Fuhrwerk mit eigenem Gespann bloß für die Bewirtschaftung seines landwirtschaftlichen Objektes lenkt, kann ihm im öffentlichen Interesse das Fahren mit landwirtschaftlichen Fuhrwerken auch nicht untersagt werden. Denn dadurch würde die Ernte auf dem von ihm bewirtschafteten Betrieb gefährdet werden.

Im Hinblick darauf hat das Ministerium des Innern mit Erlaß vom 12.III.1941, Z. 6.516-4/3-1941-13 der Bezirks-

St. S. IV K-14.6

Boyang beigefügt.

53a

behörde in Ritschan aufgetragen, von einer weiteren Verfügung  
gegen Franz Č e r n ý Abstand zu nehmen.

Hochachtungsvoll

ujp. *Lartel*

*u. u. d.*  
*l. 22/9. 47.*



10655

54

10. Juni 1941.

St.S. IV K - 23.

-----

-----

10. VI. 1941

An Herrn  
Major d.Gend. Hartel,  
Prag VII.  
Sommerbergstrasse 67.

Sehr geehrter Herr Hartel!

Auf das dort.Schreiben vom 4.6.1941 - Zeichen Nr.158 Adj./  
1941 in Sachen Zusammenstoß des Lkw PD 11 072 mit dem Lkw  
W 71 725 erwidere ich unter Bezugnahme auf die mündliche Be-  
sprechung am 7.6.1941, daß das hies.Schreiben vom 16.5.1941 -  
Zeichen St.S. IV K - 23 offenbar falsch ausgelegt worden ist.  
Ich darf richtig stellen, daß nur in solchen Fällen von der  
Erstattung einer Anzeige Abstand zu nehmen ist, in denen auf  
Grund der Tatbestandsaufnahme zweifelsfrei feststeht, daß die  
beteiligten Angehörigen der W kein Verschulden trifft. Das  
schließt nicht aus, daß das Ermittlungsergebnis der W-Stand-  
ortkommandantur Prag zugeleitet wird, damit sie in der Lage  
ist, die notwendigen zivilrechtlichen Maßnahmen in die Wege  
zu leiten. In den übrigen Fällen bleibt es bei der Ihnen be-  
kannten Regelung, daß die Anzeige auf dem schnellsten Wege an  
die Kriminalpolizeileitstelle Prag zu übermitteln ist.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung

h.

Obersturmbannführer.

55

2. G.R. mit 6 Anlagen

dem //Standortkommandanten Prag,  
//Oberführer Scherner,  
P r a g ,  
=====

unter Bezugnahme auf den Inhalt des vorstehenden Schreibens  
und der Anlagen zur Kenntnis übersandt.



H e i l H i t l e r !

— — — — —

*126-*  
*Rechtsreferent zur* //Obersturmbannführer.  
*Heil*

10085

3. Alsdann z.d.A.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 158 Adj./1941.

Prag, den 4. Juni 1941.

50

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

Zu Ihrem Schreiben vom 16. Mai 1941, Nr. St.S. IV-K-23 erlaube ich mir mitzuteilen, daß das Ministerium des Innern der Polizeidirektion in Prag am 30. Mai 1941 unter Z. 14.948/1941-13 folgende Weisung erteilt hat:

Ueber den Zusammenstoß der Lastkraftwagen P-11072 und SS-71725 am 15. Juni 1940 bei der Hlavka-Brücke in Prag VII wurde berichtet, die erneute Ueberprüfung des erwähnten Falles hätte zu dem Ergebnis geführt, daß der Lenker des Lastkraftwagens SS-71725 unschuldig ist. Infolgedessen war das Erstellen einer Anzeige nicht am Platze.

In solchen oder ähnlichen Fällen, wo es sich um einen Kraftwagenlenker der SS-Formationen handelt, ist künftig von einer Anzeige abzusehen.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

*Edm. Hartel*

St. S. IV K-236

2. Aufl.

*Lauff.*

57

16. Mai 1941.

St.S.IV K - 23.

-----

-----

1.

19. V. 1941

An Herrn  
Major d.Gend. H a r t e l ,  
P r a g VII,  
Sommerbergstrasse 67.

Sehr geehrter Herr Hartel!

Von dem dort.Schreiben vom 14.3.1941 - Zeichen Nr.93 Adj./  
1941 in Sachen Zusammenstoß des Lkw PD 11072 mit dem Lkw  
H 71 725 habe ich Kenntnis genommen. Eine nochmalige Über-  
prüfung der Angelegenheit führte zu dem Ergebnis, daß den  
Führer des Lkw H 71 725 kein Verschulden trifft. Infolge-  
dessen war die Vorlage der Anzeige fehl am Platze. In glei-  
chen und ähnlichen Fällen ist fortan von der Erstattung einer  
Anzeige Abstand zu nehmen. Im übrigen wird die Angelegen-  
heit als erledigt betrachtet.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung

h.

10880

H-Obersturmbannführer.

2.

Z.d.A.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 93 Adj./1941.

Prag, den 14. März 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

Zu meinem Besuch vom 5. März 1941 erlaube ich mir, zum Zusammenstoß des städtischen Lastkraftwagens P-11072 der Sektion X der Hauptstadt Prag mit dem Lastkraftwagen SS-71725, zu dem es am 15. Juni 1940 um 13.20 Uhr in Prag-VII vor der Straßenkreuzung bei der Hlavka-Brücke kam, folgendes zu berichten:

Die Polizeidirektion in Prag meldet jeden Verkehrsunfall, von dem ein Kraftfahrzeug der Reichswehr, der SS-Formationen, der Ordnungspolizei und der Geheimen Staatspolizei betroffen wird, der zuständigen Dienststelle. Dies geschieht vor allem deshalb, um die erwähnten Dienststellen rechtzeitig zu unterrichten, und ihnen im Bedarfsfall /z.B. bei Verschuldung eines ihrer Angehörigen/ die Möglichkeit zu geben, weitere Maßnahmen zu ergreifen. Die Berichterstattung über derartige Unfälle ist der Polizeidirektion schriftlich nicht angeordnet worden. Dieses Verfahren wurde eingeführt, da von den Reichsstellen Meldungen über Unfälle gewöhnlich fernmündlich angefordert wurden.

Auf Grund dieses nun üblichen Verfahrens berichtete die Polizeidirektion der Standortskommandantur der SS-Verfügungstruppe Prag V, Nürnberger Straße auch über diesen Unfall. Die Polizeidirektion in Prag hat allerdings keinen Einfluß darauf, ob diese Kommandantur das ihr eingelangte Schriftenmaterial anderen Reichsdienststellen wie z.B. an das SS- und Polizeigericht in Prag weiterleitet.

Bei dem erwähnten Zusammenstoß entstand zwar weder Sachschaden noch kamen Personen zu Schaden, dessenungeachtet

St. G. IV K-23 v

58a

fuhr in diesem Fall der Lenker des Kraftwagens SS-71725  
unvorsichtig /fuhr auf<sup>dem</sup> Kraftwagen P-11.072 an/ und über  
die Straßenkreuzung, obzwar die Fahrtrichtung nicht frei  
war. Der Lenker des städtischen Kraftwagens M o r á v e k  
befolgte jedoch die geltenden Vorschriften.

Personaldaten des Lenkers Josef M o r á v e k  
sind:

Geboren am 3. Juni 1908 in Prag, dortselbst  
zuständig, verheiratet, bei der Bausektion X der Hauptsta  
Prag-Tiefenbach, Klanowitzer Straße Nr. 290, beschäftigt.

Mit dem Ausdruck meiner besonderen Hochachtung

Ihr ergebener

*ujp. Lortel*



10679

W-u. Polizeigericht VIII  
Prag  
St.L. 452/40

Prag I, 23. OKT. 1940  
Nürnbergstr. 901  
Tel. Nr. 63 4 62,

59

Betrifft: Ermittlungsverfahren René H o l l e r,  
San.E.Batl. W-VT.

Bezug: ---

Anlagen: -2-

Der höhere W- und Polizeiführer in Böhmen und Mähren.			
113-			
Eingang am: 29. X. 1940		Anlg.:	
Führer	Stabsf.	abt.	Bearb.

An den  
Höheren W- und Polizeiführer beim  
Reichsprotector in Böhmen u. Mähren,  
W-Gruppenführer F r a n k,  
P r a g:-----

Unter Bezugnahme auf den Vortrag des Unterzeichneten vom 22. ds. Mts. wird in der Anlage eine Abschrift der Anzeige der Polizeidirektion Prag v. 21.6.40 und des Vermerkes sowie der gerichtsherrlichen Verfügung vom 22. Okt. 1940 übersandt.-

*[Handwritten Signature]*  
W-Haupttruppführer u.  
W-Richter,

*1) Bemerk: dem Leitigen Tage habe ich mich  
dem Träger der Send. über die Angelegenheit des  
Schiedsrichters Prag vom 17. 6. 1940 - bei  
dem St. 535690/40 besprochen. Ich habe die  
de darauf hingewiesen, daß nach dem Akt.  
Stund die Angelegenheit an die W-Handvollkommen  
mandantiv völlig überstellt gewesen sei.  
Ich habe wohl keine eine Verfügung der Poli-  
zedirektion vorgelegen. In Erwägung der Ein-  
gangs der Verfügung  
17.3.1941  
kur 17.3.1941 vorgeleg.  
die.*

St. G. WK-23

h 5/3.47

# Beglaubigte Abschrift

W- und Polizei-Gericht VIII

P r a g

StL. 452/40.

Prag, den 15. Oktober 1940.

60

## V e r m e r k .

Der Beschuldigte hat unter Angabe der Gründe (Meldung Bl.6 d.A.) fristgerecht gegen die Strafverfügung v.26.9.1940 Einspruch erhoben. (Bl.5 d.A.). Auf Grund dieses Einspruchs wurden die Ermittlungen vervollständigt und die W-Angehörigen, die am 15.6.1940 in dem von dem Beschuldigten gelenkten LKW mitfahren, als Zeugen vernommen. Diese bestätigten übereinstimmend die Angaben des Beschuldigten in seiner Meldung vom 4.10.1940 (Bl.6 d.A.) und bekunden insbesondere, dass derselbe seine Fahrt erst dann fortsetzte, als seine Fahrbahn zur Weiterfahrt frei war. So bestätigten die Zeugen Staffelanwärter H.Hartmann und W-Sturmmann K.Zacharski (Bl.8 R), dass die Verkehrsampel im Augenblick der Fahrtfortsetzung bereits auf grün zeigte bzw. der Verkehrspolizist die Strasse zur Weiterfahrt freigegeben hatte. Die Zeugen W-Anw. W.Becker und K.H.Brendeke (Bl.8 u. Bl.9 R) bestätigen wiederum, dass Rottenführer Holler erst dann seine Fahrt fortsetzte, als sich ein in gleicher Richtung fahrender Strassenbahnzug bereits in Bewegung gesetzt hätte, woraus zu schliessen ist, dass die Fahrbahn bereits zum Verkehr frei war. Dagegen beruhen die den W-Rottenführer R.Holler belastenden Angaben alleine auf der Aussage der beiden Tschechen J.Moravek und seines Mitfahrers F.Valter. Die Aussagen dieser Beiden sind jedoch schon aus dem Grunde mit besonderer Vorsicht zu behandeln, da der Verkehrspolizist, der damals am Unfallorte den Verkehr regelte, laut Anzeige der Polizeidirektion (Bl.1 d.A.) von einem angeblichen verbotswidrigen Fahren des W-Rottenführers Holler nicht gesehen hat. Es wäre daher unbillig, einen W-Rottenführer alleine auf Grund der Anzeige zweier Tschechen zur Verantwortung zu ziehen, zumal sämtliche seine Kameraden, die Augenzeugen des damaligen Vorganges waren, das Gegenteil bekunden und nach ihren Angaben der W-Rottenführer Holler sich keiner strafbaren Handlung schuldig gemacht hat.

69

Es wird daher beantragt, die Strafverfügung vom 26.9.1940 gemäss § 48 d der KStVO zurückzunehmen und die Löschung des förmlichen Verweises (Bl.3 d.A.) zu verfügen.

gez: Dr.v.Rolsberg  
//Hauptsturmführer.

2.)

V e r f ü g u n g .

Ich hebe die Strafverfügung v.26.9.1940 gemäss § 48 d der KStVO auf und ordne die Löschung des förmlichen Verweises im Strafbuche an.

G r ü n d e :

Die Vervollständigung der Untersuchung hat ergeben, dass den //Rottenführer René H o l l e r , geb.18.1.1920 in Strassburg, San.E.Batl.//VT., Prag, an der ihm zur Last gelegten Straftat (Nichtbeachtung von Verkehrszeichen am 15.6.1940, Übertretung gem.§ 3 /49 StVO) kein Verschulden trifft.

Prag I, 22. OKT. 1940  
Nürnbergstr. 901  
Tel. Nr. 63 4 62.

Der Gerichtsherr:

gez: Frank

//Gruppenführer.

3.) Abschrift von Z.2 an den Kommandeur d.San.E.Batl.//VT. Prag, zur weiteren Veranlassung und Bekanntgabe an den //Rottenführer Holler.

4.) Wv.10 Tage

gez: Dr.v.Rolsberg

//Hauptsturmführer u.  
//Richter.

~~Die Richtigkeit der Angaben ist bestätigt und die Vollstreckbarkeit des Inhalts der Strafverfügung bezeugt~~

Prag, den 23. OKT. 1940



*[Handwritten Signature]*  
//Untersturmführer und  
Beurkundungsführer der  
Gehehlsstelle.

# Beglaubigte Abschrift

Polizeidirektion  
in Prag  
Tel: 26 941  
GZ: 535690/40.

Prag am 21. Juni 1940.

An die  
Standortkommandantur der  
W-Verfügungstruppe in  
Prag V,  
Nürnbergstrasse.

Die Michtigkeit der Urkunde wird bestätigt  
und die Vollständigkeit des Inhalts ist:



Strafverfügung - heldeneigt  
Prag, den 23. OKT. 1940

*[Handwritten signature]*

Betrifft: Zusammenstoss des LKW P.-11 072 mit  
dem LKW W-71725.

W-Unterturmführer und  
Beurkundungsführer der  
Geschäftsstelle.

Am 15. Juni 1940 um 13<sup>20</sup> Uhr fuhr der LKW P-11 072 der  
X. Sektion der Hauptstadt Prag, gelenkt von dem Kraftfahrer  
Josef Morávek,

tschechischer Nationalität, geboren am 3. Juni 1908 in Prag,  
dortselbst zuständig, verheiratet, böhm.-brüderlichen Glaubens-  
bekenntnisses, bedienstet bei der Sektion X der Hauptstadt Prag-  
Tiefenbach, Gasse Klánovická ulice, Nr. 290, über den Bubentscher  
Kai von dem Eisenbahnviadukt in der Richtung zu der Hlávka-  
brücke in Prag VII.

Da seine Fahrtrichtung durch das auf der Kreuzung der Hlavka-  
brücke angebrachte Semaphor gesperrt war, blieb Morávek mit seinem  
Fahrzeug vor der angeführten Kreuzung stehen.

In dieser Zeit überholte ihn zur linken Seite der in der-  
selben Richtung fahrende Wehrmacht-LKW W-71 725, gelenkt von einem  
nichtsichergestellten Lenker, welcher mit der vorderen rechten Sei-  
te die linke rückwärtige Seite des von Morávek gelenkten LKW erfasste  
und trotzdem seine Fahrtrichtung abgesperret war, die Fahrt nach dem  
Vorfall ohne Unterbrechung fortsetzte.

An dem LKW P-11 072 wurde laut Angaben des Lenkers Morávek kein  
Schaden verursacht.

Ob der Wehrmacht-LKW beschädigt wurde, konnte nicht sicherge-  
stellt werden.

Verletzt wurde niemand. Die persönliche Sicherheit war nicht  
bedroht.

Die Fahrbahn ist mit grossen Steinwürfeln gepflastert und die-  
selbe war zur Zeit des Vorfalles trocken.

Zeuge: Friedrich Valter, Frächter, wohnhaft in Prag XII, Na Ko-  
zace Nr. 8, der mit dem Morávek in dem LKW fuhr.

Morávek wurde auf Grund des von der Polizeidirektion in Prag  
unter der Zahl 11028/26 am 30./10.1926 ausgestellten Führerscheines  
sichergestellt. Derselbe ist bei der Prager städtischen Versicherungs-  
anstalt versichert.

Der Vorfall wurde laut Aussage des Morávek und des Frächters Val-  
ter von dem Polizeiwachtmeister Wenzel Kučera, Evid.Nr. 1892, der  
selbst nicht Zeuge war, sichergestellt.

Eine Abschrift dieser Anzeige wurde dem Gendarmerie-Einzeldienst-  
kommando beim Oberlandrat in Prag I, Moldaukai 4, zur Kenntnissnahme  
vorgelegt.

Vorstand des Verkehrsamtes:  
i. V. gez: Unterschrift.

64

Herr Major H a r t e l gibt heute, 19.00 Uhr,  
folgende Wasserstandsmeldung durch:

Sämtliche Flüsse Böhmens sind bedenklich ange-  
schwollen; da jedoch in Folge des Witterungsum-  
schlages ein leichter Frost eingetreten ist, wurde  
heute früh ein leichter Rückgang des Wasserstandes  
verzeichnet. Der höchste Wasserstand betrug  
heute früh um 1 Uhr bei Moderschan + 350 und in  
Prag bei den Altstädter Mühlen um 3 Uhr früh + 206.  
Das Hochwasser hat nunmehr im Unterlauf der Elbe  
unterhalb Melnik seinen Höchstpunkt erreicht, wo  
heute nachmittag der Höchststand von + 505 erwartet  
wird, ein Umstand, der sehr bedenklich ist.

In der Schwarzerer (Mähren) ist das Wasser um  
einen Meter gesunken. Eine weitere Verschlechte-  
rung der Lage droht nicht. In Seelowitz und Umgebung  
hat eine Reihe von Häusern Risse bekommen. Menschen-  
leben sind nicht zu beklagen.

Prag, den 12. März 1941.

Aufgenommen:

*Stierich*

*Stierich*  
*Stierich*  
*la 12/2.41*

62001

St. S. IV K.

65

Gruppe Wasserstrassen und Schifffahrt,  
Regierungsbaurat Beer, gibt um 18.15 Uhr,  
folgende Meldung telefonisch bekannt:

Infolge der starken Regenfälle in den  
letzten Tagen ist ein starkes Anwachsen  
sämtlicher Flußläufe im Protektorat zu  
verzeichnen. Es besteht ernste Hoch-  
wassergefahr.

Prag, den 7. April 1941.

4/  
S. a. d.  
10 5/4.41.

St. J. IV K-17

66

Prag, den 14. März 1940.

14. MRS. 1940

An  
Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei,  
B e r l i n .

Betr: Hochwassermeldung.  
Vorg: Dort bekannt.

Reichsführer!

Ich melde, dass auf der Moldau der Eisgang eingesetzt hat. An einzelnen Stellen der Moldau war bis 14 Uhr des heutigen Tages Eisstau eingetreten. Infolgedessen sind örtliche Überschwemmungen entstanden. Der Eisstau ist inzwischen beseitigt. Der Wasserstand der Moldau im Weichbild der Stadt Prag beläuft sich um 19,30 Uhr auf 186 cm über normal. Im Verlauf des Spätnachmittags hat der Eisgang auf den Nebenflüssen der Moldau eingesetzt. Die Gefahrenpunkte sind bekannt und werden durch den Einsatz von Pioniereinheiten der Wehrmacht gesichert.

Heil Hitler !

Stets Ihr

Nach Abgang zurück an die  
Kanzlei des Herrn Staatssekretärs.

IV K #



68

Prag, den 15. März 1940.

1. V e r m e r k .

-----

Ich habe der Adjutantur des Reichsführers SS um 19,45 Uhr fernmündlich einen kurzen Situationsbericht über den Stand der Eis- und Hochwasserbewegung im Moldaustromgebiet gegeben.

2. Wv.am 18.3.1940 bei dem Unterzeichner.



01001

69

Prag, den 23. März 1940.

1.) Vermerk.

Die Eis- und Hochwasserbewegung im Moldaustromgebiet ist zum Stillstand gekommen. Daher

2.) z.d.A.

*[Handwritten signature]*

21001

IV C 1

Gruppe  
Wasserstraßen und Schifffahrt

Prag, den 15. April 1941

70

An Herrn  
Oberregierungsrat  
Dr. G i e s  
im H a u s e


9/16/41

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Betrifft: Hochwassermeldung vom 15.4.1941

Die Wasserläufe im Einzugsgebiet der Elbe zeigen heute infolge der durch die erhebliche Erwärmung eingetretenen Schneeschmelze in den höheren Lagen und der Regenfälle der letzten Tage wieder bedeutendes Ansteigen. Heute mittag ist jedoch in den oberen Strecken bereits wieder Fall eingetreten, sodaß keine weitere Gefahr besteht.

Im Auftrage:



17001

2. d. d.  
1. 16/4. 41.

IV H-17

71

Wasserstandemeldung:

Die Wasserläufe wiesen heute infolge der durch die Erwärmung eingetretenen Schneeschmelze in den höheren Lagen und die Regenfälle der letzten Tage wieder erhebliches Ansteigen auf. Heute mittag ist das Wasser bereits in den oberen Flussstrecken wieder im Fallen. Gefahr besteht nicht.



*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
1. 20/4. 99.

*[Handwritten signature]* WK-17

72

Prag, den 8. April 1941.

Major Hartel gibt fernmündlich durch:

Laut Meldung der hydrografischen Abteilung der Landesbehörde in Prag steigt infolge des gestrigen andauernden Regens das Wasser in allen Flüssen Böhmens.

Am 7.4.1941 wies die Moldau folgende Wasserstände auf:

Budweis	7 Uhr	+ 157
	17 "	+ 224
Kamaik	7 "	+ 157
	17 "	+ 208
Moderschan	7 "	+ 157
	17 "	+ 256
Beraun	7 "	+ 132
	17 "	+ 255
Brandeis/Elbe	7 "	+ 258
	17 "	+ 308

Im allgemeinen ist ein rasches Ansteigen des Wassers zu erwarten.

Die Bezirksbehörde in Beraun meldet, dass infolge des andauernden Regens der Litavkafluss den Spielplatz des Sportklubs Litavan in Beraun überschwemmt, die Umzäunung fortgerissen und einige Gassen in Königinhof/Elbe unter Wasser gesetzt hat. Ausserdem ist der Verkehr auf zwei von den zum Bahnhof in Beraun führenden drei Strassen unterbrochen. Beim Sokolgebäude ist die wiederhergestellte Regulation eingestürzt Ferner ist der Spielplatz des "Český Lev" in Beraun überschwemmt. Der Fluss beginnt beim Stadtteil Na C... aus den Ufern zu treten. Sobald das Wasser im Oberlauf des Beraunflusses beginnen wird anzusteigen, ist mit der Überschwemmung dieses ganzen Stadtteiles zu rechnen. Die Hausbewohner übersiedeln bereits in die oberen Stockwerke. Es ist verfügt, dass die Feuerwehr mit einem Stand von 30 Feuerwehrleuten und 40 Mann des Luftschutzes erhöhte Bereitschaft hat. An den bedrohten Stellen wurden Feuerwehrwachposten

St. S. II K-14  
2 -

4La

- 2 -

mit Kähnen und dem erforderlichen Material aufgestellt. Das Wasser im Latavkafluss ist um 5 cm gesunken. Der Beravkafluss wies am 7.4.1941 um 21 Uhr einen Wasserstand von + 292 cm auf und steigt weiter an. Vorläufig droht keine Gefahr. Der Reg.Kommissär in Beraun erachtet die getroffenen Vorkehrungen für ausreichend.

by.  
Finis longans.

L. 8/10.41.



10615

73

Wasserstandsmeldung:

Hochwasser in den oberen Flussläufen infolge der Schneefälle bereits im Fallen. In den Unterläufen wird Fallen morgen früh erwartet.

↓  
zum Ausgang

h. 8/4.47.

St. S. II K-17

Betrifft: Hochwasser am 8. April 1941

74

Die Wasserstände vor allem im Moldaugebiet zeigen ein ganz erhebliches Anwachsen. Im Obergebiet dürfte nach den wenigen vorliegenden Wasserständen der Höhepunkt zwar erreicht sein. Im Gebiet der kleinen Elbe ist der Wuchs zur Zeit noch nicht so stark, aber die Auswirkungen der heftigen Regenfälle dürften hier etwas später eintreten. Besonders starken Wuchs zeigt auch die Eger. Für Morgen mittag ist für Aussig ein Wasserstand von 870 mit der Tendenz „steigend“ vorausgesagt worden. Dies bedeutet gegen den heutigen Frühstand einen Wuchs von 2,25 m. Der Höchststand im Jahre 1940 war in Aussig 928 (dieser Wasserstand tritt im Durchschnitt nur alle 20 Jahre ein, der Höchststand des Jahres 1890 war in Aussig 1005 ).

Allgemeine Hochwassermeldung vom 8.4.1941 9<sup>00</sup>

„Weiteres Steigen des Hochwassers zu erwarten.“

Das Anwachsen zu einer Hochwasserkatastrophe ist zunächst durch Eintritt von Schneefällen verhindert. Zur Zeit liegen die Wasserstände 60-70 cm über dem letzten Hochwasser von Anfang März des Jahres. Es handelt sich um ein Hochwasser, wie es nur etwa alle 20 Jahre einmal auftritt.“

Nachrichtlich:

*S. G.* 8.4.

NB. Soeben teilt die Hydrographische Abteilung der Landesbehörde in Brünn auf Anruf mit, daß in Mähren bisher beunruhigende Hochwassermeldungen noch nicht eingegangen sind. Die Regenfälle der letzten Tage sind dort nicht besonders stark gewesen. Die Flußläufe zeigen Mittelhochwasserstände, die auf die Schneeschmelze in den höheren Lagen zurückzuführen sind. Zur Zeit schneit es auch in Brünn, sodaß auch hier zunächst größeres Anwachsen der Flußläufe nicht zu befürchten ist.

Herrn  
Oberregierungsrat Dr. G i e s  
im Hause

*St. G.*  
L 9/4.41

Unter Bezug auf die fernmündlich erstattete Meldung mit der Bitte um Kenntnisnahme.

S. G. *St. G.* K-17  
*S. G.*

75

Major Hartel gibt fernmündlich folgendes bekannt:

Die Landesbehörde in Prag meldet folgendes:  
Auf den böhmischen Flüssen ist ein mässiges Sinken des  
Wasserspiegels zu bemerken. Nur die Elbe ist im Steigen  
begriffen; falls keine Wetteränderung eintritt, ist auch  
mit dem Sinken des Wasserspiegels der Elbe zu rechnen.  
Der Wasserstand an der Moldau in Prag ist um 1 m niedri-  
ger als beim vorjährigen Hochwasser.

Prag, den 9. April 1941.

*St. G. W. K-17*  
/ 9/4.41.

*St. G. W. K-17*

Gruppe  
Wasserstraßen und Schifffahrt  
III/3 Nr. A 535

Prag, den 9. April 1941

26

An den  
Herrn Unterstaatssekretär  
im Hause

1073  
H. Kautz  
b

Betrifft: Hochwassermeldung vom 9.4.

Infolge verbreiteter Schneefälle und Eintritt von Frostwetter ist an allen Flüssen des Moldau-Elbe-u, Marchgebietes im Protektorat Böhmen und Mähren fallende Tendenz zu verzeichnen, sodass keine weitere Gefahr besteht.

Im Auftrage:

W.  
s. u. d.  
/ 77/4.47.

*[Handwritten signature]*

St. G. II K-14

77

Prag, den 9. April 1941

Gruppe  
Wasserstraßen und Schifffahrt  
III/3 Nr. A 535

An

Herrn Oberregierungsrat Dr. Gies

im Hause

Betrifft: Hochwassermeldung vom 9.4.

Infolge verbreiteter Schneefälle und Eintritt von Frostwetter ist an allen Flüssen des Moldau-Elbe-u, Marchgebietes im Protektorat Böhmen und Mähren fallende Tendenz zu verzeichnen, sodass keine weitere Gefahr besteht.

Im Auftrage:

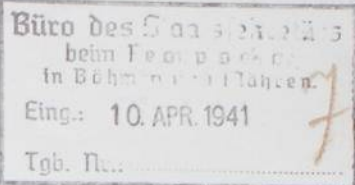


A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Gies', written over a faint circular stamp.

11001

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

Nr. 116 Adj./1941.



Prag, den 9. April 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

In der Anlage erlaube ich mir den heutigen  
Situationsbericht über die Wasserstandsverhältnisse im  
Lande Böhmen zu Ihrer Kenntnisnahme vorzulegen.

In ausgezeichneter Hochachtung

Ihr ergebener

*ujr.* 

1 Anlage.

St. S. IV K-17

Büro des Statistikers  
beim Feud. u. Stat.  
in Böhmen u. Mähren.  
Eing.: 10. APR. 1941  
Tgb. N. ... 79

Am 9. April 1941 fiel in Budweis Schnee bis zu einer Höhe von 30 cm. Auf den Protektoratsstrassen sind Schnee-  
verwehungen gemeldet, an deren Beseitigung gearbeitet wird;  
dadurch sind sie namentlich für grössere Transporte sehr  
schwer befahrbar. Die Bezirksstrassen sind überhaupt unbe-  
fahrbar. Mit den Räumungsarbeiten sind ausser gedungenen  
Kräften noch 50 Personen des Arbeitsdienstes beschäftigt.

Am 9. April 1941 um 7 Uhr früh war der Wasserstand  
in den einzelnen wichtigeren Orten Böhmens folgender:

Budweis	+	228
Moldautein	+	172
Kamaika a d.M.	+	275
Prag	+	202
Moderschan	+	328
Pilsen /Mies/	+	225
Pilsen /Beraunfluss/	+	293
Pilsen /Radbusafluss/	+	230
Beraun	+	294
Wesseli	+	292
Pisek	+	85
Deutsch-Brod	+	54
Porschitsch	+	170

Auf allen Flüssen Böhmens ist ein mässiges Sinken  
des Wassers zu beobachten.

In der Nacht vom 7. zum 8. April 1941 wütete im

Bereich des Gendarmeriepostens Rentsch, Bezirk Schlan ein starker Sturm, der mehrere Bäume in Fichten- und Föhrenbeständen entwurzelte und durch Baum- und Astbrüche den grössten Schaden am 40 bis 70-jährigen Waldbestand verursachte. Ungefähr 1000 m<sup>3</sup> Holz wurde vernichtet. Stellenweise sind durch die umstürzenden Bäume auch Telephonleitungen zerrissen worden. Der verursachte Schaden beträgt ungefähr 200.000 K. Menschenleben sind keine zu beklagen.; ebenso wurde niemand verletzt.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

87

Nr. 119 Adj./1941.

Prag, den 10. April 1941.

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsprotektor  
in Böhmen und Mähren.  
Eing.: 10. APR. 1941  
Tgb. Nr.: .....

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

In der Anlage erlaube ich mir den heutigen  
Situationsbericht über die Wetterverhältnisse im Lande  
Böhmen zu Ihrer Kenntnisnahme vorzulegen.

Mit dem Ausdruck besonderer Hochachtung

Ihr ergebener

*uys.* *Lortel*

1 Anlage.

Die Bezirksbehörde in Kladno meldet, daß laut Anordnung des Herrn Oberlandrates die allgemeine Arbeitspflicht im weitesten Ausmaß zur Beseitigung der Schneeverwehungen und sonstiger Hindernisse auf der Protektoratsstraße Pilsen-Beraun-Prag eingeführt wurde. Diese Straße ist nun wieder befahrbar. Ebenso sind die Bezirksstraßen benützlich.

Im Bezirk Beraun ist die Bezirksstraße Königshof a.d.E. - Suchomast-Bikosch teilweise verweht und infolgedessen in diesen Teilen für Kraftfahrzeuge unfahrbar. Die Räumungsarbeiten werden binnen 12 Stunden beendet sein.

Die Polizeidirektion in Königgrätz meldet, daß laut Bericht des Postamtes keine Verbindung mit Senftenberg herzustellen ist, da im Bezirk Senftenberg der Sturm die Telegraphen- und Telephonstangen umgelegt und die Drähte zerrissen hat. Mit den Wiederherstellungsarbeiten wurde begonnen.

Von anderen Behörden in Böhmen liegen keine Meldungen über Unwetterschäden vor.

Major der Gendarmerie  
Edmund Hartel  
Adjutant des Ministers des Innern  
Prag VII., Sommerbergstr. 67.

83

Nr. 86 Adj./1941.

Prag, den 11. März 1941.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

In der Anlage erlaube ich mir den Situations-  
bericht über die Wasserstandsverhältnisse im Protektorat  
Böhmen und Mähren zu Ihrer Kenntnisnahme vorzulegen.

Mit dem Ausdruck meiner besonderen Hochachtung

Ihr ergebener

*ujj. Hartel*

1 Anlage.

*P  
12/3.*

St. S. II K-17

*z. H.*

Am 10. März 1941 nachmittags erfolgte infolge Auftauens des Bodens und des anhaltenden Regen auf der Eisenbahnstrecke in Abschnitt Wischau-Eiwanowitz i.d. Hanna beim Kilometerstein 47.4 ein Erdrutsch in der Länge von 14 m und 15 m Höhe. Der Eisenbahnverkehr wird ungefähr 48 Stunden unterbrochen sein. Nur der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten. Die definitive Instandsetzung der Strecke erfordert eine Dauer von 14 Tage.

Laut Bericht der Bezirksbehörde in Neuenburg an der Elbe wurde am 10. März 1941 der Regulationsdamm des Merlinbaches bei der Gemeinde Westetz in der Länge von 25 Metern durchbrochen. Das Wasser drang in 14 kleine Häuser ein, von denen eines aus Lehm gebaut ist und zum Teil einstürzte. Menschenleben sind nicht zu beklagen, ebenso wurde niemand verletzt. Es sind Massnahmen getroffen worden, um einer Erweiterung der Durchbruchsstelle vorzubeugen. Eine Instandsetzung des Dammes ist vorläufig nicht möglich. An Ort und Stelle fand sich auch der zuständige Sachbearbeiter der Abteilung 37 der Landesbehörde in Prag ein.

Das Präsidium der Landesbehörde in Brünn meldet am 11.3.1941:

1/ Laut Meldung des Gendarmeriepostens in Klein-Raigern, Bezirk Brünn /Land/, wurde am 10. März 1941 der Damm der Schwarzawa bei Chirlitz vom Wasser durchbrochen, das durch den Durchlass weiterströmte, die Schleusse bei der Gemeinde Lauka bei Klein-Raigern einriss und sich über die Felder in die Gemeinde

85

Gross-Raigern ergießt. Diese Gemeinde wurde vom Wasser bisher ungefähr zur Hälfte überschwemmt, das stellenweise eine Höhe bis zu 1 Meter erreicht hat, so dass aus vielen Häusern die Bewohner ausquartiert wurden. Die Verbindung auf der Bezirksstrasse zwischen Gross-Raigern und dem Gross-Raigerner Kloster ist unterbrochen, Der Wasserstand beträgt cca 80 cm.

Im Wege der Bezirksbehörde in Brünn ist Militärassistenten mit Kähnen angefordert worden.

2/ Laut Meldung des Gendarmeriepostens Trebitsch stieg am 10. März 1941 die Iglau zwischen den Gemeinden Branitzlosen und Tschichau um 2 Meter. Die in Tschichau nahe am Fluss gelegenen Häuser sind bedroht. Im weiteren Flussgebiet der Iglau steht das Wasser in den Sprengeln der Gendarmerieposten Trebitsch, Wladislau, Hartwigsdorf und Mohelno um 1 bis 1 1/2 m über dem normalen Stand. Im bedrohten Tschichau wird die Bereitschaft der Bewohner, der Feuerwehr und Gendarmerie, ebenso wie in Klein-Wartenberg, Trebitsch, Wladislau, Mohelno und Namiest an der Oslawa aufrecht erhalten. Im abgelassenen Teich in Klein-Wartenberg hat sich derart viel Wasser angesammelt, dass Dammbrochungsgefahr besteht. Aus den nächstgelegenen Häusern sind die Bewohner delogiert worden. Infolge des Regens steigt das Wasser ständig an. Der Verkehr auf den Strassen ist vorläufig nicht unterbrochen.

3/ Laut Meldung des Gendarmeriepostens in Rohrbach kam es am 10. März 1941 auf der Eisenbahnstrecke in der

Richtung nach Brünn zwischen den Kilometersteinen 128 und 129 zu einer Erdrutschung auf der rechten Aufdämmung in der Länge von cca 10 m, wobei das Erdreich auf das Geleise niederfiel. Der Verkehr wird durch langsame Fahrt aufrechterhalten. Das Bahnhofsamt hat hiervon der Militärkommandantur Meldung erstattet, die darüber entscheiden wird, ob der Verkehr nur auf einem Geleise oder durch langsame Fahrt auf beide Geleisen aufrechterhalten wird.

Im Flußgebiet des "Svratka"-Flußes sind die im Brüner Bezirk gelegenen Gemeinden Klein-Raigern, bis zu einer Höhe von 5 - 120 cm, und Rebespitz überschwemmt.

Südlich von Seelowitz sind die Gemeinden Hunkowitz, Schabschitz und Prisnotitz ernstlich gefährdet. Es wurde die Arbeitspflicht für Personen im Alter von 18 - 50 Jahren angeordnet. An Ort und Stelle haben sich Reichswehr, die Regierungstruppe, die Gendarmerie, die Ordnungspolizei und die örtlichen Feuerwehrkorps eingefunden. Aus einer Reihe von Häusern mußte das Vieh fortgeschafft werden. Bisher wurde kein Schaden an den Häusern oder der Fall einer Gesundheitsschädigung gemeldet. Da in den Oberläufen des "Svratka"-Flußes ein allmähliches Sinken des Wassers verzeichnet wird, steht zu erwarten, daß sich im Laufe des Nachmittags die kritische Lage soweit bessern wird, daß keine Katastrophen mehr zu befürchten sein werden.

Der Eisenbahnverkehr bei Rohrbach wurde infolge des

87

Hochwassers unterbrochen. Bloß der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten.

Bei Teinitz, Bezirk Göding, befinden sich 150 Metzen Weingärten infolge des Auftauens des Bodens und heftiger Regenfälle in Bewegung.

Im Iglauer und Ostrauer Gebiet herrscht leichter Schneefall.

Gruppe  
Wasserstraßen und Schifffahrt

88  
Prag, den 28. April 1941

An Herrn  
Oberregierungsrat Dr. G i e s  
im H a u s e

mit der Bitte um Kenntnisnahme

Betrifft: Hochwasserlage am 28.4.41

Die durch die Regenfälle am 26. und 27.4.41 verursachte Hochwasserwelle ist bereits wieder im Fallen, sodass keine Gefahr besteht. Nur die Beraun und die Elbe zeigen noch leichten Wuchs. Die Moldau ist bereits im Oberlauf beträchtlich abgesunken.

Aus dem Marchgebiet liegen zur Zeit noch keine Meldungen vor.

Im Auftrage:



1/2  
s. d. d.

1. 29/4. 47.

St. G. IV K-17

Herr Major Hartel meldet am 4.3.1941:

Am 2. und 3.3.1941 geriet infolge der starken Schneeschmelze das Eis der oberen Moldau zwischen Pscherwenna und Budweis und auf der Sadau in Bewegung. Es war beabsichtigt, die Eismassen im Wräner Staubecken aufzuhalten, um auf die Art den Fangdamm beim Helmovsky-Wehr in Prag bei der Hetzinsel vor Beschädigungen zu schützen. Diese Vorkehrung konnte jedoch wegen des schnellen Ansteigens des Wassers nicht getroffen werden, weshalb das Staubecken abgelassen werden musste. Der grösste Eisgang war am 3.3.1941. Heute treiben auf der Moldau nur noch vereinzelte Eisschollen.

Wasserstände: Moldau - Budweis + 192  
Stiechowitz 270  
Moderschan + 307  
Prag + 170

89a

- 2 -

Beraun -		+ 300
Elbe -	Pardubitz	+ 178
	Brandeis	+ 165
	Melnik	+ 429.

Die Meldungen wurden um 7 Uhr früh gemacht.

$\frac{4}{2}$   
i. a. d.

1. 5/3.47.

10629



90

Major H a r t e l gibt am 18.2.1941, 19 Uhr,  
folgende telefonische Meldung:

In der Nacht vom 17. auf den 18.2.1941 trat auf  
der March bei Ung.Ostrau, Bezirk Ung.Hradisch,  
eine Eisstauung ein, die noch im Laufe der Nacht  
unter Mitwirkung der Regierungstruppe beseitigt  
wurde. Infolge der Eisstauung ist die provisorische  
Brücke über den Entlastungsarm des Marchflusses  
eingestürzt. Unter dem Wehr der March bei Göding  
trat ebenfalls eine Stauung von Eismassen ein,  
an deren Beseitigung gearbeitet wird.

Die March weist tagsüber steigende Tendenz auf,  
während der Nacht fällt jedoch das Wasser stets  
ab, sodass vorläufig keine Überschwemmungsgefahr  
besteht.

In Bezug auf die Schneeverhältnisse ist keine  
Verschlechterung in Mähren eingetreten..

Aufgenommen:

*Dietrich*

St. S. IV N-17a

91

Major H a r t e l gibt am 19.II.1941, 13 Uhr,  
folgenden telefonischen Bericht:

Die Landesbehörde in Prag meldet am 19.2.1941 um  
9 Uhr folgendes:

In Dobschichowitz haben durch die Beschädigung von  
ungefähr 200 Häusern 300 Familien Schaden erlitten,  
dessen Höhe vorläufig nicht abgeschätzt werden kann,  
da die Häuser immer noch von Eisschollen verrammt  
sind. Die Räumungsarbeiten dauern an.

Rewnitz: Beschädigt wurden 102 Häuser; im ganzen  
bitten ungefähr 200 Personen um Unterstützung. Der  
Schaden beträgt annähernd 2 Millionen K.

Ober Tschernoschitz: Von der Katastrophe sind 30  
Familien betroffen worden.

Wschneor: 2 Wochenendbauden sind vernichtet worden;  
der Schaden beträgt 51.000 K. Ferner sind 2 Wochen-  
endbauden teilweise beschädigt worden, wobei ein  
Schaden von 22 000 K entstand. An den restlichen  
Wohngebäuden entstand ein Schaden von 7.300 K (in  
2 Häusern haben 4 Familien Schaden erlitten).

Ober Mokropes: 1 Wochenendbaude ist fortgeschwemmt,  
eine teilweise beschädigt, 26 unbewohnte Bauden  
wurden weggeschwemmt und 15 Häuser wurden beschädigt.  
Unter Mokropes: 20 Bauden sind vollständig vernich-  
tet worden. Der Schaden, den 23 Familien erlitten  
haben, beträgt ungefähr 200 000 K. Ausserdem entstand  
durch Beschädigung eines Sportklubs, einer Schwimm-  
schule der Wochenend-Kolonie Jedlička und der Restau-  
ration Kablec ein Schaden von 23.000 K.)

Die Kommission für Elementar-Katastrophen ist seit  
Eintritt der Katastrophe tätig und verfasst Erhebungs-  
bogen für Personen, die nicht Landwirte sind. Die  
Aktion wird bis Ende April laufenden Jahres beendet  
sein. Alle evakuierten Familien sind un<sup>ter</sup>gebracht worden.  
Ferner wurden Arbeitskolonnen errichtet. Die Arbeits-  
pflicht ist in Rewnitz und in Dobschichowitz angeord-  
net worden.

92

Gestern hat das Ministerium des Innern eine augenblickliche Unterstützung in Höhe von 60.000 K gewährt. Hiervon haben Dobschichowitz 50.000 K und Unter Mokropes und Lety je 5.000 K erhalten.

Die Kartoffelzuteilung besorgt der Verband der Kartoffelzüchter. Die Zuteilung von Benzin hat die Bezirksbehörde veranlasst.

Der Bedarf an Gummistiefeln für Personen, die die Eischollen wegräumen, ist sehr dringend; bisher konnte ihm nicht Genüge geleistet werden. Wegen der Lieferung von Gummistiefeln verhandelte mit dem Handelsministerium auch die Bezirksbehörde. Die Volkshilfe hat zur Verteilung an alle von der Elementarkatastrophe betroffenen Gemeinden einen Betrag von 30.000 K gewidmet.

Das Präsidium der Landesbehörde in Brünn meldet am 18.2.1941 um 21 Uhr folgendes:

Am 18.2.1941 hat der hohe Wasserstand des Litawka-Baches im Katastrophengebiet von Hodejitz, Bezirk Wischau, das linke Ufer dieses Wassers beschädigt. Über 500 Metzen Feld und Wiese wurde überschwemmt. In der Gemeinde Hodejitz musste aus 50 Liegenschaften das Vieh herausgetrieben und aus einem Haus die Leute evakuiert werden. An den Rettungsarbeiten hat sich eine Abteilung der Regierungstruppe aus Butschowitz und eine Abteilung der deutschen Wehrmacht aus der dortigen Garnison beteiligt. Hierbei ereignete sich kein Unfall.

Aufgenommen:

*Dietrich*

Vorgang!  
1. 20/2. 41. 3

Major H a r t e l gibt am 20.2.1941 um 13 Uhr  
folgenden telefonischen Bericht:

Das Präsidium der Landesbehörde in Brünn meldet  
am 19.2.1941 um 20.40 Uhr:

An der Stelle, wo der durch Göding führende Wasser-  
arm der March in diesen Fluss südlich der Stadt  
wieder einmündet, entstand eine neue Eisstauung.  
Das Stauwasser in diesem Arm ergoss sich in die  
niedriger gelegenen Teile Gödings, sodass der  
Betrieb in der Parkett-Fabrik U.P. mit ungefähr  
300 Arbeitern eingestellt und in 3 Gassen der Stadt  
ca. 30 Familien ausquartiert werden mussten. Abtei-  
lungen der deutschen Wehrmacht sind eingesetzt, um  
die Eismassen zu sprengen. Da das Wasser jedoch im  
Abfällen begriffen ist, droht keine besondere Gefahr.

Aufgenommen:

*Dickhies*

*frust*  
*z. u. d.*  
*1. 20/2. 41.*

St. S. IV 72-17 b)

99

Major Hartel gibt fernmündlich folgendes durch:

Das Präsidium der Landesbehörde Prag meldet am  
5.3.1941, 11,15 Uhr, folgende Wasserstände der Elbe:

Josefsstadt	+ 235
Königgrätz	+ 294
Pardubitz	+ 192
Kolin	+ 248
Melnik	+ 443
Raudnitz	+ 406
Letmeritz	+ 630

*Handwritten signature or mark*

Die Prognose für Melnik für den morgigen Tag(6.3.) + 450 ;  
man erwartet hier ein mässiges Heben des Wasserspiegels.  
Die übrigen Flüsse Böhmens weisen im Ganzen den gestrigen  
Stand auf. Nur die Moldau ist ein wenig angeschwollen.  
Desgleichen die Sadau. Die Beraun ist im Sinken begriffen.  
Die Moldau weist folgenden Stand auf:

Budweis	+ 191
Mollatein	+ 170
Kamaik	+ 223
Stiechowitz	+ 280

*TK-17*

St. G.

Prag, den 6.3.1941.

Major Hartel teilt fernmündlich folgendes mit:

Die Landesbehörde Prag (hydrografische Abteilung) meldet am 6.3., 9.30 Uhr, folgendes:  
Die Situation auf den böhmischen Flüssen bleibt ganz unverändert. Der Stand ist weiterhin bedrohlich. Der Wasserstand der Beraun hat allerdings etwas abgenommen, dafür ist aber ein Ansteigen der Sadau zu konstatieren. Mit einer Situationsänderung kann man in absehbarer Zeit kaum rechnen.

95



6000

Prag, den 7. März 1941.

96

Major Hartel teilt fernmündlich folgendes mit:

In den Flüssen Böhmens hält das Hochwasser an, doch ist in allen Flüssen ein allmähliches jedoch deutliches Sinken des Wassers bemerkbar.

Die Flüsse in den westl. Teilen Mährens, namentlich die Schwarzawa und Zwittawa sind stark angeschwollen. Vorläufig wurde kein Schaden angerichtet. Die Schwarzawa ist um  $\frac{1}{2}$  m gestiegen. Laut Meldung steht das Wasser des Zusammenflusses der Schwarzawa und Zwittawa bei Seelowitz  $\frac{1}{2}$  m unter dem bisher höchsten Wasserstand.

*Eintrag*  
*12/3.41*

Im Oberlauf des Marchflusses ist das Wasser im Sinken begriffen, in seinem Mittel- und Unterlauf steigt es an. Vorläufig droht jedoch keine Überschwemmungsgefahr.

97

Wasserstandsmeldung:

Weiteres Steigen des Hochwassers ist zu erwarten. Das Auswachsen zu einer Hochwasserkatastrophe zunächst durch Eintritt von Schneefällen verhindert. Die Wasserstände liegen z.Zt. 60 - 70 cm über dem letzten Hochwasser von Anfang März d.J. Es handelt sich um ein Hochwasser, wie es nur etwa alle 20 Jahre einmal auftritt.

Prag, den 8. April 1941, 9,15 Uhr.

8/14

ii. a. d.

l. 8/4.47.

IV K. - 77.

A k t e n v e r m e r k .

98

Betrifft: Eisverhältnisse im unteren Berauntal

Am 30.1.1941 hat Herr Oberbaurat H i r c h e und der Unterzeichnete in Begleitung des Adjunkten Paule von der Abtl. 48 der Landesbehörde in Prag eine Befahrung wegen der gemeldeten Eisverhältnisse im Berauntal durchgeführt. Zunächst wurde in Lahowitz der Tischler H e i d e n r e i c h aufgesucht mit ihm seine Bedenken durchgesprochen und ihm zugesichert, daß von Seiten der Wasserstraßenverwaltung alles getan wird, um die Eisabführung möglichst schadlos durchzuführen.

Die geschlossene Eisdecke der Moldau reichte am Bereisungstage bis zur Mündung der Beraun. Von hier bis zum Wehr in Radotin ist die Beraun z.Zt. eisfrei. Oberhalb des Wehres in Radotin bis zum Felsen Kazin befindet sich auf der Beraun eine ziemlich geschlossene Eisdecke. In der stark gekrümmten Felsstrecke bei Tschernoschitz ist der Eisgang zum Stillstand gekommen, das Eis hat sich hier etwa 3-4 m in die Höhe geschoben und ist seitlich ausgefert, wobei die dort befindlichen Laubenkolonien in Mitleidenschaft gezogen wurden. Das gleiche Bild ergibt sich auf der oberhalb befindlichen Strecke bis Rewnitz, während oberhalb dieses Ortes die <sup>an</sup> Eisschoppungen geringer sind. Die geschlossene Eisdecke reichte am Tage der Befahrung bis etwa Klutschitz unterhalb Pautschnik. Bei Mokropes und Dobschichowitz und sind gleichfalls bereits die Wochenendhäuser und Siedlungshäuser in den Staubebereich gekommen, sodaß sie teilweise geräumt worden sind. Die Länge der <sup>an</sup> Eisschoppungen beträgt etwa 11 km.

Die Lage muß als äußerst kritisch angesehen werden, falls es nicht gelingt vor der Ankunft der nächsten Schmelzwasser- und Eisgangwelle den auf dieser Strecke eingefrorenen ersten Eisgang der mutmaßlich zumindestens stellenweise eine Stärke von mehreren Metern haben dürfte, zu beseitigen. Durch die wieder einsetzende starke Kälte sind die über und untereinander geschobenen Eisschollen wieder fest zu einer geschlossenen Eisdecke zusammengefroren, die auch bei einer beträchtlichen Absenkung des Wasserspiegels kaum zerbrechen dürfte.

Die Bezirksbehörde beabsichtigt durch ein Sprengkommando der Wehrmacht eine 30-40 m breite Rinne in Richtung des Stromstriches durch die Eisanschoppung hindurchzusprengen. Voerst

St. S. IV K-17

98a

soll jedoch die geschlossene Eisdecke zwischen Radotin und dem Felsen Kazin durch Sprengungen beseitigt werden. Diese Sprengarbeiten sollen am 31.1. früh 9 Uhr aufgenommen werden. Hierdurch soll eine Entlastung der oberen Strecke erreicht werden. Ob allerdings diese Maßnahme zum Erfolg führt, ist noch sehr zweifelhaft, da hierzu aller Voraussicht nach ganz erhebliche Mengen Sprengstoff benötigt werden. Eine Beseitigung der Eisschoppungen ist voraussichtlich zu Zt. auch nur solange möglich, bis die durch das abgetriebene Eis gebildete Eisstrecke von der Moldaumündung bis zum Wehr bei Radotin reicht. Weitere Eissprengungen dürften dann erst nach Eintritt des Tauwetters zweckmäßig sein.

Bei dieser Sachlage sind die von der Abt. 48 vorgesehenen vorsorglichen Maßnahmen zur raschen Beseitigung des Moldaueises unterhalb der Staustufe Wran bei Eintritt des Tauwetters umso dringender. Vielleicht kann hierdurch auch die Räumung der Mündungsstrecke der Beraun erreicht werden.

Es wurde angeordnet, daß während der Eissprengungsarbeiten die Mündungsstrecke der Beraun besonders beobachtet wird. Zur Feststellung der Auswirkung der Eissprengungen ist der Pegel in Dobschichowitz stündlich abzulesen.

Eine grundlegende Verbesserung der Hochwasser- und Eisverhältnisse im unteren Berauntal kann nur durch die Errichtung der Berauntalsperre erzielt werden, die die Schmelzwässer zurückhalten wird und somit eine vorzeitige Aushebung der Eisdecke und somit unliebsame Eisanschoppungen verhindert.

Nachrichtlich:

gez. Bär

Gruppe  
Wasserstraßen u. Schiffahrt  
III/3 Nr. W 172

Prag, den 10. Februar 1941

An  
Herrn Oberregierungsrat Dr. G i e s  
im Hause

In Abschrift zur Kenntnissnahme.

*Kirme*

10620



99

Kurzer Bericht

über die Eis- und Hochwasserlage am 11.2. 1941, Vormittag.

Auf Grund des weiteren Anhaltens des Tauwetters und des starken Anschwellens der Zuflüsse hat die Landesbehörde in Prag, Abt.48, heute früh die Anweisung zur Abgabe von Zuschußwasser aus der Staustufe Wran gegeben, um vor Eintritt des Eisganges auf der oberen Moldau und der Beraun die Eisanschoppungen bei Moderschan und die geschlossene Eisdecke im Stadtbereich von Prag zum Abtreiben zu bringen. Der Eisgang in Prag wird am frühen Nachmittag des 11.2.41 auf Grund dieser Maßnahmen bei einem Wasserstand etwa 150 cm am Altstädter Mühlenpegel erwartet.

Das Eis auf der oberen Moldau und Ottawa ist streckenweise bereits in Bewegung.

An der Beraun haben sich die Verhältnisse weiterhin verschlechtert. Den zur Eissprengung eingesetzten Pionieren der deutschen Wehrmacht ist es nur gelungen, die Eisdecke zwischen Tschernoschitz und dem Felsen Kazin zu beseitigen. Die Eisversetzung zwischen Mokropes und Dobschichowitz steht z.Zt. noch unverändert. Sie wird streckenweise bereits von den von oben kommenden starken Zuflüssen überflutet. Der zweite Eisgang der Beraun ist bei Dobschichowitz auf den ersten eingefrorenen Eisgang aufgetroffen und zum Stillstand gekommen. Hierdurch treten erhebliche Wasseraufstauungen ein, die bereits beträchtliche Talstrecken überfluten, so auch die Bahnstrecke nach Pilsen, sodaß der Verkehr hier eingestellt werden mußte.

Nachrichtlich :  
gez.Bär

Gruppe Wasserstraßen u.Schiffahrt  
III/3 Nr.A 225

Prag, den 11.Februar 1941.

Abschriftlich

an den Herrn Staatssekretär K.H. Frank,  
z.Hd.des Herrn Oberregierungsrats Dr.Gies

im Hause

mit der Bitte um Kenntnisnahme unter Bezug auf die heutige fernmündliche Meldung.

*himme*

100

G. G. WK-16

Prag, den 11. Feber 1941.

Ab nun 11. 2. 41  
A5

1. FS.

An  
Reichsführer  $\frac{1}{4}$  und Chef der Deutschen Polizei,  
B e r l i n .  
-----

Reichsführer!

Ich melde, dass das Moldaueis am 11.d.Mts. um 16 Uhr in Gang gekommen und gut abgekommen ist. Auch das Berauneis ist in Bewegung. Die Bahnlinie Prag-Pilsen, die überschwemmt war, ist wieder frei. Das obere Moldaueis hat freien Durchgang. Es kann höchstens zu kleineren örtlichen Störungen kommen. Eine derartige Störung besteht z.Zt. an der Insel St.Kilian bei Stechowitz, vor der sich das Eis gestaut hat. An Verlusten sind bislang 2 Tote (1 Tscheche und 1 Slowake) zu beklagen, die auf einem Acker bei Königsaal ertrunken sind.

H e i l   H i t l e r !  
Stets Ihr

gez. Frank.

2.    Z.d.A.

Schreiben Nr.	340
Datum	11. Feb. 1941
Eingang	2120
Befördert	2200
F. d. R.	Jw.

101

Prag, den 11. Feber 1941.

PS.

An  
Reichsführer  $\frac{1}{4}$  und Chef der Deutschen Polizei,  
B e r l i n .

-----

Reichsführer!

Ich melde, dass das Moldaueis am 11.d.Mts. um 16 Uhr in Gang gekommen und gut abgekommen ist. Auch das Berauneis ist in Bewegung. Die Bahnlinie Prag-Pilsen, die überschwemmt war, ist wieder frei. Das obere Moldaueis hat freien Durchgang. Es kann höchstens zu kleineren örtlichen Störungen kommen. Eine derartige Störung besteht z.Zt. an der Insel St.Kilian bei Stechowitz, vor der sich das Eis gestaut hat. An Verlusten sind bislang 2 Tote (1 Tscheche und 1 Slowake) zu beklagen, die auf einem Acker bei Königsaal ertrunken sind.

H e i l   H i t l e r !  
Stets Ihr

gez. Frank.

St. G. IV K-17

3.000

Prag, den 12. Feber 1941.

Major Hartel gibt folgenden Situationsbericht:

"Infolge der Anschwellung des Wassers in der mittleren Moldau setzte sich das Eis in Bewegung und blieb wegen Auslassung des Wassers aus der Wraner Talsperre in Wran a.d.Moldau bei der Insel St.Kilian stehen. Das Wasser hat in Stechowitz den Stand von 6 m über dem Normal erreicht (im vorigen Jahr 12 m). Eine Überschwemmungsgefahr für Stechowitz droht nicht. Der Vorstand der Abteilung 48 der Landesbehörde in Prag ist heute nach Stechowitz gefahren, um sicherzustellen, wie man das Eis in Bewegung setzen könnte. Wahrscheinlich wird man die Talsperre in Wran a.d.M. wieder auffüllen müssen, um das Eis auf diese Art in Bewegung zu setzen. Von Stechowitz bis Melnik sind an der Moldau keine Eisschollen mehr und auf dem Wasser schwimmt nur Treibeis. Der Abgang des Eises und der Wasserstand der Beraun fanden ihren Höhepunkt gestern gegen 19 Uhr. Danach sank der Wasserstand wie an der Beraun so auch an der Moldau. Ausser den zwei Totesopfer bei Königssaal wurden bis jetzt keine grösseren Schäden gemeldet."

f

103



Anruf von Major Hartel:

Die Landesbehörde Prag teilt am 12.2.1941 um 10.20 Uhr folgendes mit:

Wasserstand Moderschan + 2.20 m  
Stechowitz + 6.00 m

Eisstauung von der Insel St.Kilian bis zu den St.Johann-Stromschnellen.

Von Schupranowitz, Pol.Bez.Bibrans, wird das Herannahen neuer Wasserfluten mit Eisschollen in Höhe von 3 m gemeldet.

In Stechowitz bei Weisetmühle ist die Bez.Strasse überschwemmt. Das Wasser hat eine Höhe von 70 cm über dem Strassenniveau erreicht. Bei der Bezirksbrücke steht es 40 cm unter dem Strassenniveau.

Wran a.d.Moldau - Stand normal. Das Treibeis ist im Gange. Die Talsperre ist zur Hälfte entleert, Bei Dobiechowitz Stand + 300 cm. Flussbett eisfrei. Strassenverbindung oberhalb Tschernowitz unterbrochen. Strassenverbindung mit Prag nur über den sogenannten Karlik, die Gemeinden Koch, Bez.Beraun, und Stodulek, Bez.Prag-Land. Durch den Eisgang wurde ein Brückenteil beschädigt und um 20 cm verschoben. Auf dem linken Flussufer riss zwar die Strassendecke, doch ist der Verkehr nicht unterbunden, In Do-

103a

biechowitz wurden 35 bessere Sommerhäuser fortgeschwemmt und 11 Wohngebäude samt dem Elektrizitätswerk beschädigt. Die Leitung funktioniert nicht. Oberhalb Wokrobes, Bez.Prag-Land, sind 40 Bauden vernichtet, 3 Häuser beschädigt. Der Eisenbahnverkehr kann nur bei gehöriger Vorsicht aufrechterhalten werden. In Rewnitz und Lety ungefähr 150 Gebäude unter Wasser gesetzt. Wasserstand an einigen Stellen bereits gesunken. Auf der Strasse Rewnitz-Lety erreicht das Eis die Höhe von 100 - 150 cm. Das Dr.Hazuka-Kraftwerk ist unter Wasser gesetzt.

Der Verkehr auf der Strasse Radotin oberhalb Tschernowitz und auf der Strasse Tschernowitz-Dobiechowitz ist z.T. unterbunden. Auf den Strassen liegen Eisschollen. Das Wasser ist nicht aus den Ufern getreten. Der Wasserstand nimmt ab.

Meldung 11.50 Uhr:

Das Eis hat sich bei Stechowitz in Bewegung gesetzt. Der Verlauf scheint ruhig zu sein, das Wasser sank um 15cm.

10616



104

Oberreg.Baurat Hirche teilt folgendes mit:

Bei Stechowitz besteht erhöhte Gefahr einer Eisverstopfung an der Insel St.Kilian, die sich bis nach Slap fortsetzt. Die nötigen Sicherungsmassnahmen sind getroffen.

Im Berauntal soll die Beraun ~~xixx~~ bei Ternositz ein neues Bett gebildet haben.

105

Major Hartel gibt fernmündl. folgendes bekannt:

" Die Landesbehörde Prag meldet um 9,45 Uhr:  
Auf der Eger bildete sich bei Bauschowitz a.E. und bei Birnem, Bez. Raudnitz a.Elbe, eine Stauung von Eischollen in der Länge von 400 m. Mit der Bezirksbehörde Laun, in deren Sprengel sich ebenfalls Eismassen angesammelt haben, wurde vereinbart, dass die Pioniere vorerst die Eisbarriere bei Bauschowitz a.E. beseitigen und sodann stromaufwärts vordringen. Auf der Elbe bildete sich bei Böhmisches-Kopist, Ger.Bez.Raudnitz a.Elbe, eine grosse Stauung, sodass das Wasser aus den Ufern trat und einen Pegelstand von + 5.50m hat. Die Überschwemmung wurde durch die Stauung, die sich bei der Leitmeritzer Brücke gebildet hatte, verursacht. Diese Stauung wurde noch nicht behoben. Es wurden 10 - 15 Häuser unter Wasser gesetzt und zwar so rasch, dass ~~es~~ die Hausbewohner nicht rechtzeitig flüchten konnten. Die

105a

Bereitschaft der deutschen Wehrmacht aus Theresienstadt trifft alle notwendigen Vorkehrungen, dass die Betroffenen in Sicherheit gebracht werden."

Oberreg.Baurat Hirche teilt mit:

Das Eis bei Stechowitz ist um 10.30 Uhr in Gang gekommen. Der Abgang verläuft ruhig. ~~XX~~ Das Wasser ist bereits 1.70 m gefallen. Die Beraun ist eisfrei.

Auf der Elbe unterhalb Lobositz ist das Eis zum Stehen gekommen. Pegelstand + 7.38 m. Obenhalb von Melnik keine besonderen Meldungen.

10613



106

Prag, den 12. Feber 1941.

12. H. 1941

FS.

An  
Reichsführer H und Chef der Deutschen Polizei,  
B e r l i n .  
-----

Reichsführer!

Im Nachgang zu dem gestrigen FS. - Zeichen Nr. 340 melde ich, dass das Moldaueis bei Stechowitz in Gang gekommen ist. Die Beraun ist eisfrei. Im Zuge der gestrigen und heutigen Arbeiten im Bereich der Moldau und der Beraun sind etwa 2000 Mann Regierungstruppe zum Einsatz gelangt. Weitere nennenswerte Schäden haben sich mit Ausnahme von Schäden an einem Elektrizitätswerk und an diversen Wohnhäusern nicht ereignet. Im Bereich der Elbe ist das Eis unterhalb von Lobositz zum Stehen gekommen. Der Pegelstand beläuft sich auf 7,38 m. Formationen der Wehrmacht sind zur Rettung der vom Hochwasser eingeschlossenen Personen eingesetzt. Im Bereich der Eger hat sich eine Eisstaung bei Bauschowitz gebildet, die von Pionierformationen der Wehrmacht derzeit beseitigt wird.

Heil Hitler!  
Stets Jhr

2. Zum Vorgang.

4

G. S. WK-14

Fernschreiben Nr.	345
Datum	12. Feb. 1941
Eingang	1940
Befördert	1945
F. d. R.	<i>Ym.</i>

107

Prag, den 12. Feber 1941.

**Dringend! Sofort vorlegen!**

FS.

An  
Reichsführer  $\frac{1}{2}$  und Chef der Deutschen Polizei,  
B e r l i n .

-----

Reichsführer!

Im Nachgang zu dem gestrigen FS. - Zeichen Nr. 340 melde ich, dass das Moldaueis bei Stechowitz in Gang gekommen ist. Die Beraun ist eisfrei. Im Zuge der gestrigen und heutigen Arbeiten im Bereich der Moldau und der Beraun sind etwa 2000 Mann Regierungstruppe zum Einsatz gelangt. Weitere nennenswerte Schäden haben sich mit Ausnahme von Schäden an einem Elektrizitätswerk und an diversen Wohnhäusern nicht ereignet. Im Bereich der Elbe ist das Eis unterhalb von Lobositz zum Stehen gekommen. Der Pegelstand beläuft sich auf 7,38 m. Formationen der Wehrmacht sind zur Rettung der vom Hochwasser eingeschlossenen Personen eingesetzt. Im Bereich der Eger hat sich eine Eisstauung bei Bauschowitz gebildet, die von Pionierformationen der Wehrmacht derzeit beseitigt wird.

Heil Hitler!  
Stets Jhr

*Quany*

107

Major H a r t e l gab um 16.00 Uhr folgende Meldung  
telefonisch durch:

Das Präsidium der Landesbehörde in Prag meldet um  
18 Uhr:

Auf der Moldau immer noch Eisstauung bei Swikow. Von  
Swikow stromabwärts ist das Eis im Gang. Grösstenteils  
hat der Eisgang Prag bereits passiert. Ein Teil des  
Eisganges blieb aber noch oberhalb der Talsperre in  
Wran a.d.Moldau stehen. Eine unmittelbare Gefahr besteht  
nicht.

Die Elbe von Melnik stromabwärts ist eisfrei. Am oberen  
Flusslauf schwimmen noch Eisschollen. Nirgends eine  
Eisstauung.

Die Beraun ist frei, nur eine kleine örtliche Eisstau-  
ung bildete sich bei Liblin, politischer Bezirk Kralo-  
witz. Auf der Sasau bei Pikowitz, politischer Bezirk  
Eule, stehen noch die Eisschollen.

Der Steg über dem Bach Kocav im Orte Stechowitz wird,  
um den Eismassen den Abgang zu ermöglichen, gerade von  
der Firma Lanner abgetragen.

Aufgenommen:

*Dickrich*

Prag, den 12. Februar 1941.

Kurzer Bericht

108

über die Eis- und Hochwasserlage am 13.2.1941, vormittags.

Der Eisgang auf der Moldau zwischen Prag und Moderschan erfolgte am 11.2.1941 ab 16 Uhr glatt und reibungslos, nachdem die Zuschußwasserwelle der Staustufe Wran durch die Hochwasserwelle der Beraun noch verstärkt worden war.

Gleichzeitig setzte sich auch das Eis auf der Beraun von Tschernoschitz bis Mokropes in Bewegung und schloß sich an den Eisgang der Moldau an.

An der Baustelleneinrichtung für die Wiederinstandsetzungsarbeiten des Helmer-Wehres sind leichte Schäden entstanden. Soweit zur Zeit übersehen werden kann, hat die eiserne Spundwand dem Eisstoß standgehalten und ist nur an einer Stelle erheblich verbogen worden. Der bereits schon bei dem Hochwasser des letzten Jahres stark angegriffene massive Pfeiler am Inselkopf wurde nach Beschädigung des vorstehenden Fangedammes vollends unterwaschen und stürzte um.

Durch unvorsichtiges Verhalten der Betroffenen ist durch den Eisgang der Moldau und Beraun der Verlust von zwei Menschenleben zu beklagen, die mit einem Ochsespann bei Feldarbeiten durch den Eisgang überrascht wurden und sich nicht mehr retten konnten.

Der starke Eisstoß, der sich in der mittleren Moldau durch eine Eisversetzung oberhalb der Mündung der Sasau an der Insel Kilian gebildet und im Laufe des 12.2.41 über 6 m Höhe aufgetürmt hatte und den Ort Stiechowitz bedrohte, setzte sich durch den nach der Räumung der Moldaustrecke unterhalb bis Prag eintretenden Überdruck in Bewegung und ging gleichfalls reibungslos durch das Stadtgebiet Prag ab.

Schaden ist in Stiechowitz und Dawle nicht eingetreten, ausser daß einige tiefer liegende Häuser im Erdgeschoß überflutet wurden. Sie waren vorsorglich bereits geräumt worden.

Dicht oberhalb der Staustufe Stiechowitz ist das Eis auf eine Länge von etwa 11 km sitzen geblieben und wird auch kaum in Bewegung geraten, da die Wasserführung der Moldau bereits infolge des wieder eingetretenen Frostes zurückgeht. An der Baustelleneinrichtung

tung

108a

tung in Stiechowitz sind leichte Schäden eingetreten. Die gesamte Baugrube ist mit Eisschollen gefüllt.

Eine weitere örtliche Eisversetzung befindet sich an der Moldau bei Z v i k o v.

Das Eis an der S a s a u ist bis auf einige rein örtliche Verschiebungen nicht in Bewegung geraten. Der Eisgang wird auch hier z.Zt. nicht zu erwarten sein. Das Eis der K o c a b a, eines untergeordneten Bachlaufes der bei Stiechowitz in die Moldau mündet, verklemmte sich oberhalb eines Wehres an einem Fußgängersteg mit ungenügendem Durchfluß-Querschnitt und setzte eine Reihe im Tale stehender Siedlungshäuser etwa 1 m unter Wasser. Der Giebel eines Hauses wurde durch eine mächtige Eisscholle eingedrückt. Die Einleitung sofortiger Hilfsmaßnahmen (Sprengung der Brücke und Herstellung einer Abflußrinne) wurden veranlaßt.

Im Berauntal sind eine Reihe von hölzernen Wochenendhäusern zerstört, eine weitere schwer beschädigt worden, wie nach ihrer Lage im Hochwasserbereich nicht anders zu erwarten war. Eine Reihe von massiven Wohngebäuden, die ungünstig und zu tief liegen, wurden gleichfalls überschwemmt. Oberhalb der Eisenbahnbrücke in Mokropes ist das Eis nicht abgegangen und hat sich auf der breiten Talaue bis Dobschichowitz abgesetzt und den eigentlichen Flußlauf auf rund 500 m Länge vollkommen verstopft. Die Beraun nimmt zur Zeit ihren Weg quer über die Wiesen und Felder. Sofortige Hilfsmaßnahmen in diesem Gebiet wurden veranlaßt.

Außer den vorgeschilderten örtlichen Schwierigkeiten ist die Eis- und Hochwassergefahr zur Zeit beseitigt. Durch den wieder eintretenden Frost fällt die Wasserführung sämtlicher Flüsse ab bis auf die obere Elbe, die erst jetzt einen geringen Wuchs zu verzeichnen hat. Die noch ausstehenden Eisgänge sind zur Zeit nicht zu erwarten.

Im Stadtbereich von Laun an der Eger hat sich eine bedrohliche Eisversetzung gebildet, durch deren Aufstau weite Talstrecken unter Wasser gesetzt werden. Beim plötzlichen Abgang dieser Versetzung besteht eine erhebliche Überschwemmungsgefahr für die unterhalb liegende Egerstrecke bis Theresienstadt.

Auf der Elbe ist in der Nacht vom 11.12. eine starke Eisanschoppung

10639



109

schoppung zwischen Lobositz und Praskowitz entstanden, die am 12.2.41 gegen 9 Uhr in Bewegung kam und glatt die Staustufe in Schreckenstein passierte. Die Elbe ist z.Zt. von Melnik bis zur sächsischen Landesgrenze eisfrei, ebenso die Moldau von Baustelle Stiechowitz bis Melnik.

Nachrichtlich :  
gez.Bär.

Gruppe Wasserstraßen und Schifffahrt  
III/3 Nr.A 225

Prag, den 13.Februar 1941.

Abschriftlich

an den Herrn  
Staatssekretär K.H. F r a n k  
z.Hd.des Herrn Oberregierungsrates Dr. G i e s  
im H a u s e

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

*Hirne*

20001

*Prag!* 110  
/ 14/2.41

Major H a r t e l gibt am 13.2.1941, 19 Uhr,  
telefonisch folgenden Situationsbericht:

Der Wasserlauf der Moldau und der Beraun ist normal;  
die Sasau ist noch an einer Stelle mit Eismassen ver-  
staut. Die Beraun sinkt hinter Pilsen schwach ab.

Die Situation ist heute auf den böhmischen Flüssen  
ohne Gefahr. Die Eismassen auf den Flussläufen oberhalb  
Prags sind abgetrieben, und zwar teils am 11.2.1941  
bei einem bei den Altstädter Mühlen Prag um 16.20 Uhr  
gemessenen Wasserstand von + 268 (Betrifft die Eis-  
massen der Wraner-Talsperre und die der Eisstauung im  
Unterlauf der Beraun bei Dobschichowitz), teils am  
12.2.1941 bei einem bei den Altstädter Mühlen Prags um  
12.30 Uhr gemessenen Wasserstand von + 180 (Eismassen  
vom Stauwerk der Wraner-Talsperre).

Für Prag besteht keine Gefahr mehr; die Moldau weist  
einen Wasserstand von + 130 in Prag auf.

Alle Flüsse neigen eher zum Absinken. Bisher sind  
blos die Moldau oberhalb von Budweis, die ganze Sasau,  
die Otava oberhalb von Pisek, die Elbe und die Jser  
zugefroren. Auf der Moldau sind unterhalb von Budweis  
die Eismassen stellenweise noch in Bewegung. So wird  
z.B. von Swikow her bei einem Wasserstand von + 334  
eine lokale Stauung gemeldet, ferner halten die Eis-  
massen oberhalb der Baustelle der neuen Stechowitzer  
Talsperre noch stand.

Ab 10.2.1941 Eisstauung im Launer Bezirk auf der Eger.  
Heute nachmittag traf eine Abteilung der deutschen Wahr-  
macht in Laun ein, die die Eismassen im Bezirk Laun zu  
entfernen hat. Morgen wird mit der Arbeit begonnen.

Sollte die kühle Witterung anhalten, so ist für die  
nächsten Tagen nichts zu befürchten; auf jeden Fall wer-  
den die noch von den Flüssen getriebenen Eismassen  
ruhig und ohne Gefahr für Prag abgehen.

Aufgenommen:

*Joh. Dietrichs*

*L.*

111

Major H a r t e l gibt heute, 1.30 Uhr, folgenden Situationsbericht:

Die Landesbehörde in Prag meldet am 14.2.1941 um 10 Uhr Folgendes:

Die Situation auf den böhmischen Flüssen ist unverändert. Das Eis hält sich noch an der oberen Moldau und Elbe und deren Zuflüssen. Die Eisstauung an der Eger in Laun hält noch an.

Stechowitz: Am 13.2.1941 sind zwei Pfeiler des rechten Brückenteils über die Kocabka entfernt und die Eismassen weggeräumt worden. Bis Samstag, den 15.2.1941 wird aller Voraussicht nach die ganze Brücke weggeschafft werden. An dieser Stelle ist im ganzen in 10 ebenerdigen Häusern Wasser eingedrungen; in 7 ebenerdigen Gebäuden, die unter Wasser stehen, konnten die Bewohner bisher nicht zurückkehren.

Bikowitz: Die Eisstauung wird von den Bediensteten der Firma Lanner und von einem Pionierzug aus Pardubitz, der im Laufe des heutigen Tages eintreffen soll, weggeräumt werden.

Von Dobschichowitz und Tschernoschitz ist in ca. 60, in Dobschichowitz allein in 20 Häusern Wasser eingedrungen.

Ober-Mokropes meldet drei Häuser unter Wasser. In Rewnitz ist Wasser in 70 und in Lety in 50 Häusern eingedrungen. Ihre Bewohner konnten in diese Häuser bisher noch nicht einziehen. Ausserdem wurden in Dobschichowitz ungefähr 35 und in Ober-Mokropes ungefähr 50 Bauden fortgeschwennt, 70 weitere stürzten ein. Die Strasse von Dobschichowitz nach Ober-Tschernoschitz und die zwischen Dobschichowitz und Wschemor steht teilweise unter Wasser. Ober-Mokropes und Wschemor sind ohne elektrischen Strom.

Aufgenommen:

*Dietrich*

Prag, den 14.2.1941.



192

Major H a r t e l gibt heute um 19.15 Uhr folgenden Bericht:

Das Präsidium der Landesbehörde in Prag meldet am 14.2. 1942 um 15.15 Uhr folgendes:

Das Wasser der böhmischen Flüsse weist eine sinkende Tendenz auf.

Wasserstand: In Budweis + 136, Moderschan + 150.

Die Sasau ist noch immer vereist; die Eismassen wurden von deutschen Pionieren unterhalb Pikowitz mit Dynamit (2 Meterztr.) gesprengt. Die Eisstauung bei Pikowitz ist durch den niedrigen Wasserstand verursacht.

Am 13.2.1941 um 15 Uhr traf eine Abteilung der deutschen Wehrmacht in Laun ein und hatte sofort eine Besichtigung der Eger vorgenommen.

Die Eisstauung in Bauschowitz a.d.Eger, Bezirk Raudnitz a.d.Elbe, ist gelockert. Am gestrigen Tage arbeitete Regierungstruppe an der Beseitigung der Eisstauung bei Breschan a.d.Eger und Budein a.d.Eger, Bezirk Raudnitz a.d.Elbe; am heutigen Tage arbeitete die Regierungstruppe in Radonitz a.d.Eger, Bezirk Laun, und die Abteilung der deutschen Wehrmacht arbeitete in Schabolschek, Bezirk Raudnitz a.d.Elbe.

Im Bezirk Laun sind Eisstauungen an zwei Stellen, und zwar oberhalb der Brücke bei Radonitz a.d.Eger in einer Länge von ca. 3 km und bei Werschowitz in einer Länge von ca. 6 km. Zwischen Dobxan und Schabolschek, Bezirk Raudnitz a.d. Elbe, haben sich die Eismassen in einer Länge von ca. 2 km in Bewegung gesetzt.

Sonst droht vorläufig nirgends eine Gefahr.

Aufgenommen:

*Dietrich*

Prag, den 14.2.1941.

*R 113*

Major H a r t e l gibt am 15.2.1941, 13 Uhr, folgenden Situationsbericht:

Die Eger ist von Doban, Bezirk Raudnitz a.d.Elbe, bis zu ihrer Einmündung in die Elbe eisfrei. Die Eisblöcke werden von den Pionierabteilungen der deutschen Wehrmacht und der Regierungstruppe gesprengt. Bis Abends soll der Fluss voraussichtlich eisfrei sein.

In Laun steht noch immer die Eis-Barriere. In Bikowitz arbeiten deutsche Pioniere an der Beseitigung der Eismassen von der Moldau an der Sasau stromabwärts.

Aufgenommen:

*Dieterich*

10001

114

Major H a r t e l gibt am 17.2.1941 um 13.15 Uhr  
folgenden Bericht:

Die böhmischen Flüsse weisen eine allmählich  
sinkende Tendenz auf.

Stechowitz	+ 144
Moderschan	+ 132
Prag	+ 106
Melnik	+ 234
Laun	+ 328

In Mähren droht keine Hochwasser- und Eisgefahr.

Aufgenommen:

*Dietrich*


60001

915

Prag, den 17. Feber 1941.

18. II. 1941

FS.

An  
Reichsführer  und Chef der Deutschen Polizei,  
B e r l i n.

Reichsführer!

Jch melde, dass die Wasserläufe in Böhmen eine  
allmählich sinkende Tendenz aufweisen. In Mähren  
droht keine Hochwasser- und Eisefahr.

Heil Hitler!  
Stets Jhr

gez.: F r a n k.

10001

2. z.d.A.

St. S. IV R-17

116

Als Fernschreiber  
befördert unter Nr. 601  
am 18/2 W. 30 Uhr  
Laudi  
R.-Prot. Kof

Prag, den 17. Feber 1941.

18.2.9.50

R-Prot.No 0601

FS.

An  
Reichsführer  $\mu$  und Chef der Deutschen Polizei,

B e r l i n.  
-----

Reichsführer!

Jch melde, dass die Wasserläufe in Böhmen eine allmählich sinkende Tendenz aufweisen. Jn Mähren droht keine Hochwasser- und Eisgefahr.

H e i l H i t l e r !  
Stets Jhr

gez.: F r a n k.

10601

Prag, den 31. Dezember 1940.

718

1.) Vermerk:

Die Verhandlungen des Reichsverkehrsministeriums mit dem Verkehrsministerium Prag über den Erwerb des gesamten Aktienkapitals des Reisebüros Čedok haben nunmehr ihren endgültigen Abschluss gefunden. Die Aktien der Čedok sind am 30./12.1940 im Aktienbuch auf die Deutsche Reichsbahn umgeschrieben worden. Der Verwaltungsrat ist im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium Berlin unter Ausscheidung eines Teils der tschechischen Mitglieder neu gebildet worden. Er besteht nunmehr aus folgenden Herren:

- 1./ Rechtsanwalt Dr. Böger (Mer Berlin) Vorsitzender
- 2./ Oberreichsbahnrat Dr. von Gersdorff (Reichsbahndirektion Berlin) stellvertretender Vorsitzender
- 3./ Abteilungspräsident Hilgers (Reichsbahndirektion Berlin)
- 4./ Direktor Neubauer (Mer Berlin)
- 5./ Sektionsrat Dr. Husak (Verkehrsministerium Prag) deutscher Staatsangehöriger
- 6./ Ministerialrat Dr. Spáček (Verkehrsministerium Prag) Protectoratsangehöriger
- 7./ Obersektionsrat Dr. Machanec (Verkehrsministerium Prag) Protectoratsangehöriger

Die Herren zu 6./ und 7./ sind trotz ihrer tschechischen Nationalität im Verwaltungsrat geblieben, da es üblich ist, dass die Eisenbahnverwaltung, mit der das Reisebüro engstens zusammenarbeiten muss, im Verwaltungsrat vertreten ist und dadurch ein enges Zusammenarbeiten zwischen Reisebüro und Eisenbahnverwaltung gewährleistet ist. Ministerialrat Spáček ist der Personen-Tarif-Referent des Ministeriums, Obersektionsrat Dr. Machanec bearbeitet die Verträge mit den Reisebüros. Beide Herren haben bisher ohne jegliche Anstände im Verwaltungsrat der Čedok gearbeitet. Massgeblichen Einfluss auf die Geschäftsführung des Unternehmens haben sie nicht, da sie einerseits jederzeit von den deutschen Herren überstimmt werden können und andererseits immer die Möglichkeit besteht, sie als Vertreter der

./.

St. S. v. J. 15

118a

Eisenbahnverwaltung im Wege der unmittelbaren Aufsicht durch die Gruppe Eisenbahnwesen anzuweisen, die von deutscher Seite gegebenen Richtlinien innezuhalten und zu befolgen. Weiterhin ist jederzeitige Abberufung möglich.

Die Verwaltungsratsmitglieder werden in den nächsten Tagen in das Handelsregister eingetragen.

In der ersten Sitzung des neuen Verwaltungsrats im Januar 1941 werden als wichtigste Punkte der Tagesordnung die notwendigen Satzungsänderungen und insbesondere die neue Firmenbezeichnung beschlossen werden. Fest steht schon jetzt, dass das Unternehmen die Firmenbezeichnung "Cedok" nach Erledigung der notwendigen Formalitäten nicht mehr führen wird.

Bis zur endgültigen Durchführung der Satzungsänderung und der Änderung der Firmenbezeichnung wird noch eine geraume Zeit vergehen, da beide Beschlüsse nach hiesigem Recht dem Handelsregister und dem Innenministerium zur Genehmigung vorgelegt werden müssen. Für eine beschleunigte Behandlung durch diese Stellen wird von hier aus gesorgt werden.

2.) a/Herrn Staatssekretär

*8/17*

b/Herrn Unterstaatssekretär

*6/17*

zur geneigten Kenntnisnahme vorzulegen.

*Rau*

10599



I. Bemerk:

II. Vfg: 1.) Schreibe an:

- 2.) 3. A:
- 3.) Wa. b. C am
- 4.) 3. d. A.

26. Feb 1941

118

Prag, den 9. Jänner 1941.

St. S. 15

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsprotektor  
in Böhmen und Mähren.  
Eing: 10. APR 1941  
Tel. N.:

G.R. mit 1 Anlage

dem SD-Leitabschnitt Prag,  
P r a g ,  
-----

unter Bezugnahme auf den Inhalt der Anlage zur  
Kenntnis und Auswertung übersandt.

H e i l   H i t l e r !



gez. Gies,

44-Obersturmbannführer.

Sicherheitsdienst RF44  
SD-Leitabschnitt Prag  
C 7

88601

Prag, den 4. April 1941

1/2  
s. d. d.  
17.2/4.41

Urschriftlich mit 1 Anlage an den  
persönlichen Referenten des Herrn Staatssekretärs  
beim Reichsprotektor in Böhmen und Mähren  
44-Obersturmbannführer Dr. G i e s  
P r a g .

In der Anlage wird der zur Kenntnisnahme überlassene Vorgang  
zurückgereicht.

i. A.

Gies

44-Obersturmbannführer.

Prag, den 18. Dezember 1940.

Oberberggrat v. Hülsen teilt folgendes mit:

Infolge des plötzlichen Kälteeinbruches, der zur Einstellung der Schifffahrt auf Elbe, Donau und Oder geführt habe, sei es im Protektorat zu schweren Betriebsstörungen gekommen. Es seien Schwierigkeiten im Rangier- und Weichendienst eingetreten. Ferner sei eine ausserordentliche Verstopfung der Knotenpunkte - z.B. Mähr.Trübau, Prag und Pilsen - zu verzeichnen. Die Gruppe Verkehrswesen erwäge den Erlass einer allgemeinen Verkehrssperre. Die Verkehrssperre solle zur Sicherung von Kohlentransporten ausgenutzt werden. Wenn die Kältewelle nicht von langer Dauer sei, bestehe die Möglichkeit, mit den vorhandenen Vorräten auszukommen.

2  
19/12

10601

1  
Lsb. am 21. 12. 1940 für den  
Anzeiger.

19/12.40

/am 21/12 n. vorjel. Hlm.

1  
i. a. d.  
1. 9/12.40

St. G. V. H. 14

Walter Wannemacher

123

Prag, den 13. Dezember 1940.  
Wa/He.-

Herrn  
Oberregierungsrat Dr. G i e s s ,  
P r a g IV.,  
Czernin-Palast .

Lieber Pg. Dr. Giess !

Hic rhodos, hic salta !

Zur Durchbrechung der Verkehrsblockade der Iglauer Volksinsel wurde beiliegender, die bisherigen Einwendungen der Reichsbahn von fachmännischer Seite bis ins Einzelne widerlegender Antrag ausgearbeitet. Wenn diesen der Staatssekretär wider Kamenicky und die Reichsbahndirektion Wien durchsetzen wollte, würden ihn die Segenswünsche der Iglauer begleiten. Ein höherer Funktionär der Reichsbahn hat den Entwurf - naturgemäss inoffiziell - geprüft und zustimmend begutachtet.

Heil Hitler !

Ihr

Wannemacher

1 Antrag.

St. G. IV K-13

*Josef Hanke z. Malinowski*  
18  
1608  
10/12  
224

Professur  
in Prag  
16. DEZ 1940

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsprotector  
in Böhmen und Mähren.  
Eing.: 16. DEZ. 1940  
Antrag Igb. Nr.: .....

*And. 3/12/40*

auf Umleitung der D - Züge 61/62 Prag - Tabor - Gmünd  
Wien - FJ-Bahnhof auf  
Prag - Kolin - Iglau - Znaim - Wien Nordbahnhof

I.) Die politische Notwendigkeit.

Die Iglauer Volksinsel als wichtigstes deutsches Bollwerk im tschechischen Raum ist immer noch eisenbahnverkehrsmässig vom übrigen deutschen Siedlungsgebiet so gut wie abgeschnitten. Die erste verkehrspolitische Handlung der Tschechen nach dem Weltkriege war die volkstumsmässige Schwächung der Sprachinsel durch Abschneidung der Verkehrsbeziehungen mit dem übrigen deutschen Gebiet. So wurde die früher direkte Verbindung Wien - Znaim - Iglau - Tetschen - Berlin, bzw. Wien - Iglau - Jungbunzlau - Reichenberg unterbunden. Bis zum Weltkrieg verkehrten auf der ehemaligen Nordwestbahnstrecke, die durch Iglau führt, täglich 5 Schnellzugspaare (Nr. 1 - 2, 7 - 8 mit direkten Wagen, bzw. Schlafwagen Berlin - Wien, Hamburg - Leipzig - Wien, 3 - 4 mit direktem Wagen Vlissingen - Wien und 5 - 6 mit direktem Wagen Brux, bzw. Reichenberg - Wien, schliesslich 103 - 104 Iglau - Wien.) Im Weltkriege wurde ausserdem der Orientexpress Berlin - Wien - Budapest - Konstantinopel über Iglau geführt. Die tschechische Verkehrspolitik legte die Prag - Wiener Züge sofort aus nationalen Gründen über Tabor, bzw. Lundenburg - Böhmisches-Trübau. Während die

*St. G. V. 13*

125

Reise Iglau - Wien früher  $3\frac{1}{2}$  Stunden, Iglau - Berlin 10 Stunden erforderte, war seit 1918 ein Verkehr nur durch Umsteigen möglich, der mit Wien oft 12 Stunden, mit Berlin je nach Anschlüssen 15 bis 20 Stunden erforderte. Die Folgen waren für die Iglauer Wirtschaft katastrophal. Auch der abgedrosselte Durchreiseverkehr wirkte sich vor allem dahingehend aus, dass Iglau als Reiseziel, sowohl für Kaufleute, wie für Erholungssuchende, vollständig in Vergessenheit geriet. Die verkehrsmässige Wiederschliessung der Iglauer Volksinsel ist daher nicht nur das Gebot der Wiedergutmachung eines zwanzigjährigen Unrechts, sondern sie ist auch aus politischen Gründen vordringlich, um dem dortigen Deutschtum einen Auftrieb zu verleihen.

Das bisher in dieser Richtung Veranlasste ist unwirtschaftlich und unzureichend. Der zwischen Iglau und Wien eingelegte direkte Eilzug ist mangels irgendwelcher Anschlüsse in Iglau zu schwach besetzt. Ausserdem kann er nicht die propagandistische Wirkung ausüben, die ein direkter Durchgangszug Berlin - Wien bei vielen hundert Menschen täglich auslöst, die durch das landschaftlich schöne Gebiet fahren. Die meisten dieser Menschen werden überhaupt erst auf diese Weise erfahren, dass es im Protektorat ein grosses, geschlossenes deutsches Siedlungsgebiet gibt, das sich zur Erholung oder für wirtschaftliche Unternehmertätigkeit vorzüglich eignet.

## II.) Verkehrstechnische Gründe.

a) Die D-Züge 61/62 bestehen aus zwei Hälften, die in Weseli geteilt werden. Die eine Hälfte fährt nach Wien, die andere nach Linz. Die Züge sind infolgedessen für die steigungs-

126

2 reiche Strecke Prag - Weseli zu hoch belastet ( durchschnittlich 550 bis 650 t ), was regelmässige und erhebliche Verspätungen zur Folge hat. Trotzdem sind die Züge derart überfüllt, dass Sitzplätze meist nicht zu erreichen sind.

Wird die Teilung dieser Züge statt wie bisher in Weseli bereits in Prag vorgenommen, ergibt sich daraus der Vorteil, dass zwei normale, etwa 350 bis 400 t schwere Garnituren entstehen, die von einer Lokomotive in dem gebirgigen Terrain bei den bisherigen Fahrzeiten bewältigt werden können. Es würde in diesem Falle die Linzer Hälfte <sup>bereits</sup> ab Prag unter der Nr. 161/162 laufen, während die Wiener Hälfte als 61/62 über Kolin - Iglau ginge.

b) Durch diese Umlegung wird für die Züge 61/62 das Verschieben von Prag - Hibernerbahnhof auf Prag - Hauptbahnhof erspart. Dies und andere Umstände bewirken, dass der Zug 62 bei der Fahrt über Iglau - Znaim um mehr als eine Stunde früher in Wien eintreffen könnte, während Zug 61 erst um eine halbe Stunde später von Wien abzufahren brauchte. ( Siehe beiliegender Fahrplandesign.) Es würde sich also durch die Umlegung eine erhebliche Fahrzeitverkürzung ergeben, obwohl die vorgeschlagenen Fahrzeiten bedeutend grössere Fahrzeitreserven enthalten, als die bisherigen der Linie Tabor - Gmünd.

c) Eine Mehrbeanspruchung von Lokomotiven und Personal tritt durch die Umlegung nicht ein. Die gegenwärtig mit den Zügen 61/62 beschäftigte Lokomotive würde statt Wien - Weseli und zurück die kilometergleiche Strecke Wien - Iglau und zurück laufen. Das für die Strecke Iglau - Prag erforderliche zusätzliche Lokomotivpersonal könnte durch Auflassung eines der sehr schwach

127

besetzten Personenzüge der Strecke Prag - Iglau ( z.B. 810, 1232, 804 oder 1211, 1207, 1201 ) ausgeglichen werden. Die zusätzlich notwendigen Lokomotiven der Reihe 387,486 oder 464 sind im Heizhaus Prag - Hibernerbahnhof so reichlich vorhanden, dass sie in vielen Fällen mit Personenzügen gefahren werden. Ein zusätzlicher Brennstoffverbrauch ist daher angesichts der Einsparungsmöglichkeiten bei den erwähnten Personenzügen auch nicht gegeben.

198/Am  
d) Der Einwand, dass die Strecke über Iglau im Abschnitt Stockerau - Deutsch - Brod nur eingleisig ist, ist nicht stichhaltig, denn

152/Am  
1. ist die bisher benützte Strecke in dem Abschnitt Gmünd - Beneschau ungefähr in der gleichen Länge eingleisig,

2. erlauben beide Strecken ungefähr die gleiche Reisegeschwindigkeit. Auch die seit dem Weltkrieg stark vernachlässigte Strecke Wien - Znaim - Iglau - Deutsch-Brod gestattet durchwegs eine Reisegeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern. Im Abschnitt Zellerndorf - Wien sind Geschwindigkeiten von 80 Stundenkilometern und im Abschnitt Stockerau - Wien solche bis zu 95 Stundenkilometern vor dem Weltkrieg regelmässig gefahren worden. Sie sind auch heute durchaus möglich.

e) Der Einwand, dass die Strecke Kolin - Prag eine Belastung durch ein weiteres Schnellzugspaar nicht verträgt, ist ebenfalls nicht stichhaltig, weil die Züge 61/62 in eine relativ verkehrsschwache Zeit dieser Strecke fallen.

f) Eine Schädigung der Verkehrsinteressen Gmünds tritt nicht ein, da über Gmünd noch ein weiteres Schnellzugspaar Wien -

54/58

128

- Berlin und ausserdem ein solches Karlsbad - Wien läuft. Da ausserdem noch ein Eilzug von Gmünd nach Wien verkehrt, ist den dortigen Bedürfnissen für die gegenwärtigen Kriegsverhältnisse Rechnung getragen, sehr im Gegensatz zu der verkehrsmässig so vernachlässigten Znaimer Gegend.

Z u s a m m e n f a s s u n g :

Es bestehen also keinerlei technische oder sonstige Gründe, die der Erfüllung einer dringenden politischen Notwendigkeit einer verkehrsmässigen Aufschliessung der Iglauer Volksinsel, bezw. des Znaimer Gebietes, entgegenstünden. Im Gegenteil, die durch die Umlegung der Züge erzielbare erhebliche Verkürzung der Reisedauer zwischen Berlin und Wien würde die angestrebte Massnahme rein aus verkehrstechnischen Gründen nahelegen. Es wäre daher dem Antrage, dessen Einzelheiten aus beliebigem Fahrplanentwurf hervorgehen, mit Einführung des Sommerfahrplanes 1941 Rechnung zu tragen.

Beilage: 1 Fahrplanentwurf.

129

F a h r p l a n

für die Schnellzüge 61/62 Prag - Iglau - Znaim - Wien.

Die Fahrzeiten sind für eine Normalzugsbelastung von 350 t berechnet, im Protektoratsteil der Strecke für Lokomotiven der Reihe 387 oder 486; bei Verwendung von Lokomotiven der Reihe 464 müsste ein Aufenthalt für Wassertanken bei Zug 62 von 8 Minuten in Tschaslau eingeschaltet werden, wodurch sich die Fahrzeit um 5 Minuten verlängern würde, da 3 Minuten durch Verkürzung des Aufenthaltes in Deutschbrod wieder hereinkämen. Für die Strecke Iglau - Wien sind die angeführten Fahrzeiten auch für die im Heizhaus Wien - Nord vorhandenen, bei den Korridor-Schnellzügen benützten Lokomotiven der ehemaligen Reihe 109 ( ihre jetzige Bezeichnung nach Reichsbahnnummern ist unbekannt ) geeignet. Die Fahrzeiten sind sogar länger als diejenigen, die bis zum Weltkrieg auf der erwähnten Strecke für die 400 t schweren Berlin-Wiener-Schnellzugspaare 1/2, 3/4 und 7/8 mit den etwa gleichwertigen Lokomotiven der ehemaligen Reihe 110 Geltung hatten.

Es sind also erhebliche Fahrzeitverkürzungen möglich, insbesondere, falls man zweckmässigerweise die Prager Lokomotiven der Reihe 387 oder 486 bis Wien durchlaufen liesse. Ein derartiger Langstreckenlauf von 6 1/2 Stunden Fahrzeit hat sich früher bei den Schnellzügen Prag-Pressburg bewährt, da dadurch eine wesentlich rationellere Ausnützung erzielt werden konnte.

Abfahrt P r a g Hibernerbahnhof 15.30 Uhr:  
Die aus dem Dienstwagen und den Prag-Wiener-Wagen bestehende Garnitur von 16 bis 20 Achsen wird ( wie dies bereits bei Zug 148 praktiziert wird ) vor Einlauf des Zuges 62 aus Berlin aus der Halle vorgezogen. Bei Zug 62 werden die Berlin-Wiener Wagen am Ende, die Berlin-Linzer

Wagen am Anfang des Zuges rangiert, sodass durch Rückschieben der erwähnten Garnitur auf den eingelaufenen Zug und Trennung der Kupplung zwischen den Wiener und Linzer Wagen die Garnitur für die Weiterfahrt nach Wien sofort komplett ist. Für diese Verschiebearbeit genügen erfahrungsgemäss 10 Minuten. Nach Abfahrt des Zuges 62 wird dann die Garnitur für den Linzer Zug 162, wie bisher um 15.32, auf den Hauptbahnhof verschoben.

K o l i n : Ankunft 16.25, Abfahrt 16.27 Uhr.

Hier wird der Anschluss aus Richtung Neuenburg durch Zug 1510 vermittelt, aus Richtung Pardubitz durch 301. Eine Aenderung des Personenfahrplanes auf der Strecke Prag-Kolin würde nur bei Zug 1908 notwendig sein, der in Böhmisch-Brod, um Zug 62 vorfahren zu lassen - erst um 7 Minuten später abfahren könnte. Durch Kürzung des Aufenthaltes in Pořitschan könnte die Weiterfahrt dieses Zuges 1908 dann wie bisher erfolgen.

D e u t s c h - B r o d

Ankunft 17.41, Abfahrt 17.46.

Bis hierher müssen Lokomotiven der Reihe 387 und 486 mit dem Wasservorrat reichen. 5 Minuten Aufenthalt genügen für das Wassertanken. Die Fahrzeit zwischen Kolin und Deutsch-Brod lässt ebenso wie die zwischen Prag und Kolin eine Kürzung von 4 - 5 Minuten zu, wodurch Zeitverlust bei " Langsamfahrstellen " aus-

131

geglichen werden kann. In Deutsch-Brod bietet sich eine vorteilhafte Anschlussverbindung aus Richtung Turnau - Pardubitz durch Zug 706.

I g l a u :

Ankunft 18.12, Abfahrt 18.17.

Der Aufenthalt dient zur weiteren Ergänzung des Wasservorrates, eventuell Lokomotivwechsel, falls nicht, wie eingangs erwähnt, die Prager Lokomotiven bis Wien durchlaufen.

Klein - W a r t e n b e r g :

Ankunft 18.45, Abfahrt 18.46.

Die Kreuzung mit dem Eilzug 85 war in Branitzlosen-Pirnitz erfolgt. Die dadurch entstandene Späterlegung von 10 Minuten für Zug 85 ist unerheblich. In Klein-Wartenberg bietet sich Anschluss in der Richtung Brünn durch Zug 15.12, aus der Richtung Brünn durch Zug 85.

Sch ö n w a l d - F r a i n :

Ankunft 19.38, Abfahrt 19.53

Der Aufenthalt von 15 Minuten für die Grenzkontrolle entspricht dem von Lobositz, dürfte somit hinreichen.

Z n a i m :

Ankunft 20.11, Abfahrt 20.18 Uhr.

Hier wird der Wasservorrat ergänzt. Da sich wahrscheinlich das Anschieben eines Wagens als notwendig erweisen wird, wurde ein Aufenthalt von 7 Minuten eingesetzt.

132

H o l l a b r u n n :

Ankunft 21.15, Abfahrt 21.16 Uhr.

Der Aufenthalt empfiehlt sich insbesondere angesichts der grossen Frequenz an Wehrmachtsangehörigen in Hollabrunn.

W i e n - N o r d :

Ankunft 22.05.

Die Fahrzeit zwischen Hollabrunn und Wien und Znaim und Hollabrunn könnte mühelos um 10 bis 15 Minuten gekürzt werden.

Bis 1918 haben die Schnellzüge nach Erreichung der Zellerndorfer Höhe bis Wien im Notfalle eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 Kilometern entwickelt, wobei stellenweise 90 und 95 Kilometer gefahren wurde.

Nach dem bisherigen Fahrplan kommt Zug 62 über G m ü n d in Wien erst um 23.25 an, wozu noch regelmässige Verspätungen hinzuzurechnen sind. Die rein fahrplanmässige Fahrzeitkürzung beträgt also durch die Umlegung des Zuges auf die Strecke I g l a u - Z n a i m 1 Stunde und 20 Minuten.

F a h r p l a n für Zug 61.

W i e n - N o r d Abfahrt 8.20 Uhr.

Bisher musste Zug 61 schon um 7.55 von Wien abfahren. Jetzt sind die Prager Wagen am Anfang, die Berliner Wagen am Ende des Zuges zu rangieren.

H o l l a b r u n n :

Ankunft 9.12, Abfahrt 9.13.

Z n a i m :

Ankunft 10.08, Abfahrt 10.13 Uhr.

5 Minuten reichen für die Ergänzung des Wasservorrates in Znaim. Die Fahrzeiten von Wien bis Znaim gestatten eine Kürzung von 10 bis 15 Minuten.

Sch ö n w a l d - F r a i n :

Ankunft 10.38, Abfahrt 10.53.

Aufenthalt für die Grenzkontrolle.

K l e i n - W a r t e n b e r g :

Ankunft 11.48, Abfahrt 11.49.

Der Anschluss aus Richtung Brünn wird hier durch Zug 1503, in Richtung Brünn durch Zug 1506 vermittelt. Letzterer müsste allerdings um 12 Minuten später gelegt werden; ersterer müsste Zug 61 in Branitzlosen-Pirnitz vorfahren lassen, wodurch er in Iglau um 12 Minuten später ankäme, was jedoch keine Konsequenzen für den weiteren Fahrplan der Strecke hätte.

I g l a u :

Ankunft 12.17, Abfahrt 12.23 Uhr.

Wassertanken. Anschluss in Richtung Tabor an Zug 505.

D e u t s c h b r o d :

Ankunft 12.48, Abfahrt 12.50 Uhr.

Durch Zug 704 aus Pardubitz und Zug 4725 aus Saar wird hier eine rasche Mittagsverbindung des Böhmischo-Mährischen Höhenzuges nach Prag erzielt.

K o l i n :

Ankunft 14 Uhr, Abfahrt 14.05 Uhr.

Wassertanken. Den Anschluss nach Richtung Neuenburg vermittelt Zug 2805 ( der zwischen Tschaslau und

134

und Kolin 6 Minuten später gelegt werden müsste )  
in Richtung Pardubitz Zug 408.

Durch Vorverlegung des Zuges 1305 um 25 Minuten  
könnte auch mit Pardubitz eine rasche Mittags-  
verbindung nach Prag geschaffen werden.

Prag - Hibernerbahnhof:  
Ankunft 15 Uhr.

Der Linzer Zug 161 wird, wie bisher um 15.05  
aus dem Hauptbahnhof in den Hiberner Bahnhof verschoben  
und, ähnlich wie dies bei Zug 147 der Fall  
ist, an die Garnitur des Zuges 61 abgeschoben. Die  
Weiterfahrt nach Berlin erfolgt wie bisher um 15.25  
Uhr.

+

Der Eilzug 24 Prag- Iglau soll bei Einführung  
des Zuges 62 um eine Stunde später gelegt werden.  
( Abfahrt Prag-Hibernerbahnhof 17.20 Uhr , statt  
wie bisher 16.15.) Dadurch würde ein dringender  
Publikumswunsch erfüllt werden, dem jetzt nachmittag  
zur Besorgung seiner Angelegenheiten nach der Mit-  
tagspause keine Zeit bleibt. Ausserdem gewinnt  
Zug 24 dadurch sichere Anschlüsse aus Dilsen, Beneschau  
und Schlan, behält aber durch das Zusammen-  
treffen mit Zug 37 in Deutschbrod seine wichtigsten  
Anschlüsse.

Prag, den 6. Januar 1941

135

Herrn  
Staatssekretär  
vorzulegen

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsbahndirektorat  
in Böhmen und Mähren.  
Eing.: 10. JAN. 1941  
Tgb. Nr.: .....

Betr: Antrag auf Umleitung der D-Züge 61/62  
Prag-Fabor-Gmünd-Wien über Prag-Kolin  
-Iglau-Znaim-Wien.

101 I

Zu I:

Die politische Notwendigkeit, für die Iglauer Sprachinsel gute Verkehrsbeziehungen zu schaffen, wird voll anerkannt. Bisher ist in Zusammenarbeit mit der Reichsbahndirektion Wien folgendes veranlasst worden:

Die Strecke Iglau - Wien erhielt 2 neue Eilzugpaare, in jeder Richtung eine Früh- und Spätverbindung. Für die Lage dieser Züge 34/402 und 403/33 war die von den Verkehrsinteressenten Iglaus selbst aufgestellte Forderung nach einer Frühverbindung Richtung Wien und einer Spätverbindung zurück massgebend und nicht "irgendwelche Anschlüsse". Dasselbe gilt für das zweite Zugpaar 401/71 und 72/404, welches die Reichsbahndirektion Wien nach den gleichen Gesichtspunkten einlegte. Auf die Strecke Iglau - Wien münden keine bedeutenden Strecken ein, die diesen Zügen Zusatzverkehr bringen könnten und Anschlüsse in Iglau sind in dieser Zeitlage nicht möglich (Abfahrt 6<sup>00</sup>/Ankunft 23<sup>04</sup>). Der Ausfall des einen Zugpaares ist nur eine für die Dauer des Krieges vorgesehene vorübergehende Massnahme. Die Gründe sind Kohleersparnis und Lokomotivmangel. Alle Eilzüge Iglau - Prag haben Anschlüsse von und nach Berlin. Zu diesem Zweck wurde im Vorjahre der Eilzug 23 um 15 Minuten früher gelegt, um den Anschluss an D 63 sicherzustellen.

Bei dem Hinweis auf die früher über die Strecke Liboch - Kolin - Iglau - Schönwald-Frain verkehrenden Züge muss berücksichtigt werden, dass damals eine Konkurrenz zwischen der diese Strecke betreibenden Nordwest-Bahn und der Staatsbahn (Strecke Lobositz - Prag - Gmünd) bestand, die beide Schnellzüge verkehren liessen. Nach Mitteilung der Reichsbahndirektion Wien treffen die von Iglauer Kreisen aufgestellten Behauptungen, die

Berlin -

2-52001  
G. IV 3 13

135a

Berlin - Wiener D-Züge seien nachträglich über Tabor umgelegt worden, nicht zu. Vielmehr sind diese Züge immer auf der Strecke über Gmünd verblieben, nicht nur weil diese besser ausgebaut ist, sondern weil sie wichtige Nebenlinien besitzt und die Anschlüsse nach Budweis vermittelt. Weiter teilt Reichsbahndirektion Wien mit, dass eine Umleitung der Wiener Züge auch deshalb nicht in Frage kommen kann, weil an der Strecke Wien - Gmünd ein grosser Truppenübungsplatz liegt und zahlreiche Garnisonen und Industrien errichtet wurden.

Zu II:

Bei allen Fahrplanbesprechungen wurde seitens der Deutschen Reichsbahn der Standpunkt vertreten, dass nach Einschränkung des Reisezugverkehrs die verbliebenen wichtigen Züge auf der leistungsfähigeren Strecke über Gmünd verbleiben müssen.

Die Strecke über Gmünd wird mit 152, die über Iglau - Schönwald-Frain mit 197,7 km eingleisig betrieben. Ungünstige Neigungen von 10 o/oo weist die Strecke über Iglau im Bereich der BMB 12 km mehr auf als die über Gmünd. Sicherungsanlagen und Oberbau sind auf der Iglau-Strecke gleichfalls schlechter. Der höchst zulässige Achsdruck beträgt 14,5 t und gestattet nur eine Verwendung der Tenderlokomotive 464 und nicht der Schnellzugloks 387 und 486. Dieser Umstand ist bei der jetzigen Fahrplanbearbeitung, die den Schnellzügen ein Zuggewicht von 500 t zugrundelegt, von grösster Bedeutung. Ausserdem werden gerade jetzt die Schnellzüge oft bis zu 640 t verstärkt, da zusätzliche Züge nur noch in dringenden Ausnahmefällen gefahren werden.

Die gleichen Nachteile hat die Strecke Schönwald-Frain - Stockerau gegenüber der Strecke Gmünd - Wien: Schwierige betriebliche Verhältnisse, schlechte Beschaffenheit des Oberbaues, ungünstige Neigungsverhältnisse, geringe Tragfähigkeit der Brücken (Thaya-Brücke) und ein Höchstachsdruck von 14,5 t.

Die Teilung der Züge 61/62 würde ausserdem eine vollkommen neue Leistung auf dem Abschnitt Prag-Mesimost bedeuten. Die augenblickliche Lage erfordert aber grösste Sparsamkeit in der Verwendung von Betriebsmitteln.

Die Behauptung, dass bei einer Umlegung über Iglau - Znaim D 62 1 Stunde früher in Wien eintreffe und D 61 eine halbe Stunde

früher

10582



136

früher abführe, trifft nicht zu. Im neuen Fahrplan benötigt Zug D 62 (500 t) über Gmünd 7 St. 32 Min., der Gegenzug 7 St. 33 Min. Ueber Iglau brauchten die Züge mit 340 t 7 St. 45 Min. und 7 St. 50 Min. (ab Prag Hib.Bf gerechnet).

Bei Wiedereintritt normaler Verhältnisse wird auch die Strecke Kolin - Iglau - Znaim - Wien verbessert werden und bei Neuführung von Schnellzügen Berücksichtigung finden. Der Sommerfahrplan 1941 sieht bereits ein Bedarfsschnellzugpaar Reichenberg - Wien über Iglau vor. Mit dem Verkehren dieser Züge während des Krieges ist allerdings kaum zu rechnen.

1 Anlage

*Jana*

*Maria*

12691

Walter Wannemacher

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsprotektor  
in Böhmen und Mähren,  
Prag, 16. Jänner 1941.  
Eing.: 20. JAN. 1941  
Tgb. Nr.: .....

137

Voyang!

79/1.41.

Lieber Pg. Dr. G i e s s !

Anbei mit bestem Dank die Stellungnahme der Gruppe III zu den Iglauer Verkehrswünschen und die Erwiderung hierauf.

Es müsste doch wenigstens möglich sein, die tatsächliche Einführung des von der Reichsbahn als Bedarfszug vorgesehenen Reichenberg-Wiener Schnellzuges durchzusetzen, denn ich sehe nicht ein, wozu für 40 - 50 Protektoratsangehörige Personenzüge geführt werden, wenn dieselben Lokomotiven für 4 - 500 Deutsche einen Schnellzug ziehen könnten.

Bei dieser Gelegenheit : Es wird in hiesigen volksdeutschen Kreisen sehr darüber geklagt, dass hier geborenen deutschen Menschen, die im übrigen Reichsgebiet ihren Erwerb gefunden haben, kein Durchlaszschein zum Besuch von Verwandten, Grübern usw. ausgestellt wird. Ich glaube nicht, dass es im volkspolitischen Interesse liegt, die Fäden, die die in 's Reich Abgewanderten noch mit der Heimat verbinden, zu zerreißen. Es könnte doch wenigstens für diejenigen, die laut Pass hier geboren sind, ein Durchlaszschein auch dann ausgestellt werden, wenn sie nicht die Depesche von der gestorbenen Grossmutter vorweisen.

Heil Hitler !

W

Wannemacher

2 Beilagen.

Herrn

Oberregierungsrat  
Dr. G i e s s ,  
Czernin - Palais.

St. S. IV K-13 A

Voyang liegt bei 20/1.41. bei.



# Der Regierungskommissär der Stadt Jglau. 139

Adolf Hitlerplatz, Rathaus  
Fernruf 28 und 29

Ihre Nachricht vom :

Herrn

Ihr Zeichen :

Oberregierungsrat Dr. Giess,

Unser Zeichen :

Tag : 25. Jänner 1941.

Beilagen :

2.

Prag  
Czerninpalais.

Betrifft :

Zugsverbindung Wien-Prag.

Herr Oberregierungsrat!

Auf Grund einer Rücksprache mit Hauptschriftleiter Wannemacher, habe ich an den Reichsbahnbeauftragten in Brünn, die Reichsbahndirektion in Wien und das Verkehrsministerium in Prag einen Antrag auf Umlegung der D-Züge 61/62 Prag-Tabor-Gmünd-Wien auf die Strecke Prag-Kolin-Jglau-Znaim-Wien eingebracht. Da der Herr Staatssekretär durch Herrn Hauptschriftleiter Wannemacher davon bereits unterrichtet ist, gestatte ich mir in der Anlage eine Durchschrift meines Antrages und des Fahrplanentwurfes beizulegen, mit der gleichzeitigen Bitte Ihren Einfluss für eine günstige Erledigung meines Antrages zu verwenden.

H e i l H i t l e r !

Der Regierungskommissär:



*J. G. ...*

Bei Ihrer Antwort  
bitten wir, unser  
Zeichen anzuführen.

140

13. Jänner 1941.

14. 1. 1941

1.

An Herrn  
Hauptschriftleiter Wannemacher,  
Prag II,  
Herrengasse 12.

Sehr geehrter Parteigenosse Wannemacher!

In Verfolg Ihres Antrages auf Umleitung der D-Züge  
61/62 Prag-Tabor-Gmünd-Wien-FJ-Bahnhof auf Prag-Kolin-  
Iglau-Znaim-Wien Nordbahnhof übersende ich gegen Rück-  
gabe die von der zuständigen Gruppe im Amt des Reichs-  
protektors unter dem G. d. Mts. - Zeichen III/1-31 V 2 -  
302/20 abgegebene Stellungnahme zur Kenntnis und  
Ausserung.

*anliegend: Vorgang H. G. IV K 13 (III/1-31 V 2-302/20)*

Heil Hitler!

Ihr

Oberregierungsrat.

2.

Wvl. am 13.2.1941 bei dem Unterzeichner.



143

St.S. IV K - 13.

Prag, den 16. April 1941.

1. Vermerk :

=====

Die einschlägige Angelegenheit ist nach einer mündlichen Mitteilung von Hauptschriftleiter Wannemacher als erledigt anzusehen. Die Umleitung der D-Züge 61/62 soll antragsgemäß erfolgt sein.

2. Z.d.A.

17201

✓

II. Stellung der Post in der Behörde des  
Reichsprotectors

145

Im Führererlaß vom 16.3.1939 ist im Artikel 8 für das Post- und Fernmeldewesen eine über die im Artikel 5 vorgesehene politische Aufsicht hinausgehende unmittelbare Aufsicht des Reiches vorgesehen, die der Reichsprotector durch seine Gruppe Post ausübt. Dieser Aufsicht ist das gesamte Post- und Fernmeldewesen der Protektoratsverwaltung mit seinen rd. 36 000 Bediensteten unterworfen. Wenn gleich dieses Recht vom Reichsprotector ausgeübt wird, so kommt doch zweifellos dem Fachminister - also dem Reichspostminister - hierbei stärkster Einfluß auf die Entwicklung und Verwaltung zu. In diesem Sinne wird auch durch den Schnellbrief des Reichsministers des Innern an den Reichspostminister vom 31.7.39 ausdrücklich festgestellt, daß der Reichsprotector an die Verordnungen und allgemeinen fachlichen Anordnungen der Fachminister gebunden ist und bei eigenen Maßnahmen wichtiger Art das Einvernehmen des Fachministers einzuholen hat. Diejenigen allgemeinen Weisungen und Anordnungen, die sowohl für die Behörden des Altreichs wie für die Behörden der deutschen Verwaltung im Protektorat gelten sollen, kann der Fachminister sogar regelmäßig ohne Beteiligung des Reichsprotectors erlassen. Er hat sich nur wieder seinerseits in den Fällen, in denen besondere Belange des Reichsprotectors berührt werden, mit diesem ins Benehmen zu setzen.

Nicht minder stark muß der fachliche Einfluß des Reichspostministers bei der Verwaltung der reichseigenen Post- und Fernmeldeeinrichtungen im Protektorat sein, die teils auf Weisung des Führers, teils im Einvernehmen mit dem Reichsminister

des  
zu St. S. IV. 10

196

des Innern aufgebaut wurden. Es handelt sich dabei insbesondere um die Einrichtung eines engmaschigen Dienstpostnetzes für die Postversorgung der reichsdeutschen Dienststellen und der im Protektorat liegenden erheblichen Truppenteile, die technische Betreuung der Rundfunksender, die Einrichtung eines besonderen Fernsprech- und Fernschreibnetzes der Reichsbehörden im Protektorat, die Überwachung des Fernsprech- und Telegraphendienstes der Protektoratspost und andere schwerwiegende Mob-Maßnahmen. Zur Verwaltung dieser reichseigenen Einrichtungen bedient sich der Leiter der Gruppe Post, dem die Oberleitung über alle reichseigenen Einrichtungen der Deutschen Reichspost übertragen ist, des für diesen Zweck geschaffenen Hauptamtes der Deutschen Reichspost in Prag.

Die Deutsche Reichspost trägt die Kosten aller dieser Einrichtungen zunächst vorschußweise, gegen spätere Erstattung aus dem Haushalt des Reichsprotectors. Die Planstellen für die Beamten und Angestellten der Gruppe Post sowie der reichseigenen Ämter und Dienststellen erscheinen im Haushalt der Deutschen Reichspost. Der Leiter der Gruppe Post verfügt über die zugewiesenen Haushaltsmittel, die einem Betrag von über 10 000 000 RM erreichen. Er ist dabei in erster Linie dem Reichspostminister verantwortlich, der seinerseits dem Reichsprotector gegenüber die Verantwortung für die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Ausgaben der Deutschen Reichspost im Protektorat auf Grund der Chef-Besprechung beim Reichsfinanzminister v. 20.3.40 übernommen hat. Dadurch wird selbstverständlich die Tatsache nicht ange-tastet, daß die reichseigenen Einrichtungen der DRP im Protektorat naturgemäß dem Reichsprotector unterstehen ; es soll lediglich die besondere Stellung des Leiters der Gruppe Post be-

leuchtet

147

leuchtet werden, in dessen Person sich die Zuständigkeiten des Reichspostministers gewissermaßen mit jenen des Reichsprotectors vereinen.

Dieser besonderen Stellung war bis zum Inkrafttreten der Verordnung über die Gliederung der Behörde des Reichsprotectors vom 18.9.40 insbesondere dadurch Rechnung getragen, daß die Gruppe Post unmittelbar dem ~~z~~ Herrn Unterstaatssekretär unterstellt war. Die Verordnung, bei deren Bearbeitung der Leiter der Gruppe Post nicht nur nicht beteiligt wurde, sondern die ihm überhaupt erst nach Unterzeichnung durch den Reichsprotector bekannt wurde hat eine Gliederung der Behörde des Reichsprotectors eingeführt, die in keiner Weise dem notwendigen Aufbau der Einrichtungen der Deutschen Reichspost im Protektorat Rechnung trägt.

Der Artikel 8 des Bühnenerlasses unterscheidet das Verkehrswesen ausdrücklich vom Post- und Fernmeldewesen. Eine Unterstellung des Postwesens unter das Verkehrswesen ist auch

- 1.) nicht begründet, weil Post- und Verkehrswesen zwei völlig wesensfremde Arbeitsgebiete sind ;
- 2.) nicht berechtigt, weil die Gruppe Post, die nicht nur die politische und dienstliche Aufsicht über die Protektoratspost ausübt, sondern darüber hinaus when Haushalt von über 10 000 000 RM zu bewirtschaften und reichseigene Einrichtungen mit über 1500 Bediensteten an 125 Dienststellen zu verwalten hat, ihrem Umfang und ihrem Arbeitsgebiet nach dem Verkehrswesen im Protektorat nicht nur nicht nachsteht, sondern es weit übertreffen dürfte, da die Gruppe Verkehr ähnliche Einrichtungen überhaupt nicht geschaffen hat. Die im We-

sentlichen

Wesentlichen der Gliederung im Altreich entsprechende Unterteilung der Gruppe Post in 3 Gruppen, die praktisch schon von Anfang an durchgeführt war, wäre daher mindestens ebenso gerechtfertigt gewesen, wie die Unterteilung der Gruppe Verkehrswesen. Sie hätte auch die Beibehaltung der Selbständigkeit in vollem Umfang gerechtfertigt.

- 3.) nicht tragbar. Wenn schon die Unterstellung der Gruppe Post unter einen fachfremden Abteilungsleiter mit Rücksicht auf die ungeheuer großen reichseigenen Aufgaben die größten Schwierigkeiten verursachen mußte, so ist die Unterstellung gerade unter einen Abteilungsleiter, der dem Verkehrswesen angehört und gleichzeitig noch Gruppenleiter der Gruppe Reichsbahn ist, untragbar, da die Verschiedenartigkeit der Interessen und die vielfach verschiedenartige Auffassung ~~zu~~ über eine Reihe von Fragen zwischen dem Reichspost- und dem Reichsverkehrsminister den Abteilungsleiter in Gewissenskonflikte bringen muß, die selbst bei größtem Bemühen um Objektivität die sachlichen Entscheidungen erschweren, wenn nicht beeinträchtigen müssen.

Ich kann daher eine zweckmäßige Regelung nur in der Anerkennung einer selbständigen Abteilung Post erblicken, für die im wesentlichen die derzeitige Gliederung der Gruppe Post zugrunde gelegt werden kann.

*Sehr vertraulich 149*

*R 30/xi*

III. Beeinflussung der Angleichungsmaßnahmen der Gruppe Post durch die Gruppe Verkehrswesen.

1.) Bei Errichtung des Protektorats stand die mit Regierungsverordnung vom 20.1.1939 beabsichtigte Neuorganisation des Post- und Telegraphenwesens des Protektorats bevor, durch die eine völlige Verschmelzung der Post mit der Eisenbahn in einem mehr oder weniger privatwirtschaftlichem Unternehmen herbeigeführt werden sollte. Die Durchführung dieser Absicht ist durch das Eingreifen des Reichsprotectors, Gruppe Post, verhindert worden: mit Regierungsverordnung vom 13.7.39 sind sämtliche Angelegenheiten des Post- und Fernmeldewesens der Protektoratspost übertragen worden, an deren Spitze ein dem Verkehrsminister unmittelbar unterstellter Generaldirektor steht.

Bei Durchführung dieser Maßnahme ist der Reichsprotector durch den Reichspostminister und durch das Oberkommando des Heeres weitgehendst unterstützt worden. Die Stellungnahme der Gruppe Verkehrswesen (Reichsbahn) war dagegen zumindestens widerstrebend. Abgesehen davon, daß sie ihre Mitzeichnung zu dem Verordnungsentwurf immer wieder mit der Begründung verzögerte, daß sie noch keine Weisungen des Reichsverkehrsministers erhalten habe, haben ihre Vertreter gelegentlich der mit ihnen gepflogenen Erörterungen mehrmals erklärt, daß man in Reichsbahnkreisen die Vereinigung von Post und Bahn im Protektorat als interessanten Versuch betrachtete. Noch im Juni 1939 ließ der Leiter der Gruppe Verkehrswesen Unterlagen sammeln, die beweisen sollten, daß eine Vereinigung von Post und Bahn wenigstens im Verkehrsministerium unter einer gemeinsamen Generaldirektion und eine Zusammenfassung des Vermögens der beiden Verwaltungen zweckmäßig und wünschenswert sei. Diese Unterlagen wurden anscheinend bei der "Stellungnahme des Reichsverkehrsministers zur Trennung von Bahn und Post im Protektorat", die an den Reichsminister des Innern geleitet wurde und in der eine wenigstens teilweise Vereinigung empfohlen wurde, verwertet. Die Einstellung der Gruppe Verkehrswesen war sicher auch nicht ohne Einfluß auf die Haltung des Verkehrsministers Dr. Havelka, der die Vereinigung von Post und Bahn mit äußerster Hartnäckigkeit durchzusetzen versuchte. Während die Gruppe Post es bisher vermieden hat, sich in grundlegende Organisationsfragen der Bahn irgendwie einzuschalten, beweist das Verhalten der Gruppe Verkehrswesen

149a

kehrswesen, daß von ihr die gleiche gebotene Zurückhaltung nicht erwartet werden kann, vermutlich wohl deshalb, weil im Protectorat der zuständige Fachminister die Bezeichnung "Verkehrsminister" trägt ( s.insbes.Ziff 3) .

2.) Fast ebenso deutlich zeigt sich dies bei den Verhandlungen über die Frage der Einrichtung und Führung von Kraftposten und Kraftverkehrslinien im Protectorat. So wurde die Einrichtung von grenzüberschreitenden Kraftposten durch Einsprüche, Rückfragen usw. der Gruppe Verkehrswesen teilweise außerordentlich verzögert. Sie konnte deshalb bisher nur in ganz geringen Umfang durchgeführt werden. Die Planung von Kraftpostlinien versuchte die Gruppe Verkehrswesen dadurch zu verhindern, daß sie nach völlig einseitiger Unterrichtung und unter Ausschluß der Gruppe Post eine Entscheidung des Herrn Reichsprotectors gegen die Errichtung von Kraftpostlinien herbeiführte. Dieses Vorgehen hatte anscheinend den Zweck, die im März 1939 von der Reichsbahn eingerichtete Schnellomnibusverbindung zwischen Wien und Brünn, die vom Reichspostminister im Schnellbrief vom 22.3.1939 als "ausgesprochene Wettbewerbslinie zu der auf der gleichen Strecke verlaufenden Kraftpost Wien- Nikolsburg-Forlitz " bezeichnet wurde, aufrecht erhalten zu können. Als diese Linie auf der Teilstrecke Brünn- Protectoratsgrenze im Oktober 1939 wegen Betriebsstoffmangels eingestellt werden mußte, beantragten wir die Übernahme der Linie durch die DRP. Daraufhin wurde der Verkehr auf der ganzen Linie sofort wieder im vollen Umfang durch die Reichsbahn aufgenommen.

Während der Beauftragte des Reichsverkehrsministers in Prag von der Gruppe Post verlangte, daß er bei Einrichtung von Kraftpostlinien im Protectorat im weitesten Umfang beteiligt werden müßte, nahm er; wie sich später herausstellte, für sich das Recht in Anspruch, grenzüberschreitende Kraftverkehrslinien der Reichsbahn ohne Beteiligung der Gruppe Post einzurichten.

Aus den geschilderten Vorgängen, die noch durch eine Reihe von Einzelheiten erhärtet werden könnten, geht klar hervor, daß die Gruppe Verkehrswesen in der Frage der Kraftpost- und Kraftverkehrslinien eine einseitige Politik zu Gunsten der Reichsbahn und zu ungunsten der Reichspost verfolgt und damit die Verzögerungstaktik des Verkehrsministers unterstützt.

10368



3.) Geradezu

3.) Geradezu untragbar wird aber der Einmischungsver-such der Gruppe Verkehrswesen in rein interne Fragen der Post, als im August 1940 der Generaldirektor der Post in Prag, Ing. S t r n a d, gestorben war. Mit einem Schreiben an die Abteilung I der Behörde des Reichsprotectors, das in Abschrift auch an die Gruppe Post ging, verlangte der Gruppenleiter Verkehrswesen, bei der Ernennung des neuen Generaldirektors der Post beteiligt zu werden, da diese Frage die Zuständigkeit des Verkehrsministers berühre, dem auch der Generaldirektor der Post unterstellt ist. Über die sachliche Seite dieser Angelegenheit braucht kein Wort verloren zu werden. Die Tatsache aber, daß ein derartiger Schritt überhaupt möglich ist, muß festgehalten werden.

4.) Als die Frage der Besetzung des Generaldirektorpostens der Post durch einen Deutschen erörtert wurde, wurde dem Leiter der Gruppe Verkehrswesen vom Unterstaatssekretär anheimgestellt, zu prüfen, ob nicht auch eine entsprechende Lösung für den Sektor Verkehr anzustreben wäre. Bei den späteren Erörterungen zwischen dem Leiter der Gruppe Verkehrswesen, der inzwischen mit der Leitung der Abteilung Verkehr betraut worden war, und dem Leiter der Gruppe Post stellte sich jedoch heraus, daß die Abteilung Verkehr nicht eine gleichlaufende Entwicklung bei der Bahn beabsichtige, sondern die Neugestaltung von Bahn und Post im Sinne der Regierungsverordnung vom 20.1.1939, wenn auch unter formeller Aufrechterhaltung der Trennung anstrebt. Die neuen Unternehmen sollen selbständige juristische Personen mit dem Sitz in Prag bilden, die Post und Bahn treuhänderisch verwalten sollen; die Hoheitsangelegenheiten sollen für Post und Bahn vom Verkehrsminister wahrgenommen werden; das öffentlich rechtliche Dienstverhältnis eines großen Teiles der Bediensteten soll in ein privatrechtliches umgewandelt werden; die Organe der Unternehmen sollen aus einem Verwaltungsausschuß und einem Generaldirektor bestehen.

Gegen den Plan, den Generaldirektorposten der Pro-tectoratspost mit einem deutschen Beamten zu besetzen, der dieser Entwicklung hemmend entgegen stünde, leistete der Abteilungsleiter naturgemäß scharfen Widerstand, Dies zeigt sich vor allem in der gewählten Taktik, die Besetzung jeden-

falls

150a

falls um Monate hinauszuzögern. Damit sollte meines Erachtens  
Zeit gewonnen werden für die Durchsetzung der geschilderten Pläne.

5.) Aus den angeführten Beispielen ist klar ersichtlich,  
daß die Interessen von Post und Bahn im Protektorat so grundlegend  
verschieden sind, daß eine Unterstellung der Post unter eine Ab-  
teilung, die von einem Angehörigen der Gruppe Verkehr geführt wird,  
schlechthin unannehmbar ist.



10567

151

SD - 3 XII. 1940

Prag, den 2. Dezember 1940.

St. G. IV R 10

SD-Leitabschnitt Prag		NO
52360	3 DEZ. 1940	
Bauschreiber:		Handwritten initials

- 5. Dez 1940

G.R. mit 2 Anlagen

dem SD-Leitabschnitt Prag,  
Prag,

unter Bezugnahme auf den Inhalt der Anlagen zur  
Kenntnis und Auswertung übersandt.

Heil Hitler!

W-Obersturmbannführer.

SD-Leitabschnitt Prag

C

Prag, den 11.12.1940.

Urschriftlich mit 2 Anlagen

an SS-Obersturmbannführer Dr. G i e s s ,

Prag

nach Kenntnisnahme zurückgesandt.

St. G. IV R 10

Handwritten signature  
W-Obersturmbannführer



*Wulz*  
153

Der Gauleiter und Reichsstatthalter  
im Sudetengau

Reichenberg, den 28. November 1940  
Reichsstatthalterei  
1000/7 - St.

Herrn  
Staatssekretär  
K.H. Frank  
Prag  
Czernin Palais

Staatssekretariat  
in Böhmen und Mähren.  
Eing.: -2. DEZ. 1940  
Tgb. No. ....

Betrifft: Durchgehende Schnellzugsverbindung Reichenberg-Prag.

Lieber Karl !

Die Zugverbindung zwischen Reichenberg und Prag lässt sehr zu wünschen übrig, insbesondere wird von den Wirtschaftskreisen des Reichenberger Kammer Sprengels und auch seitens der Behörden und der Partei eine durchgehende Schnellzugsverbindung, wie sie früher bestanden hat, sehr vermisst. Nach Aufhebung der Devisengrenze und der bisher geltenden Ein- und Ausfuhrverbote des Protektorates besteht nunmehr ein erhöhtes Interesse an einer günstigen und schnellen Zugverbindung zwischen Prag und Reichenberg, das meines Erachtens nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus politischen Gründen gefördert werden muss.

Wie mir berichtet wird, ist die Reichsbahndirektion Dresden bereit, die durchgehende Schnellzugsverbindung Reichenberg - Prag unverzüglich aufzunehmen, dagegen sollen seitens der Protektoratsbahnen Bedenken gegen eine Abänderung des Winterfahrplanes erhoben worden sein, sodass an die durchgehende Schnellzugsverbindung nicht vor Inkraftsetzung des Sommerfahrplanes gedacht werden könnte. Meines Erachtens ist das wirtschaftliche und politische Interesse an der Verbesserung der Zugverbindung Reichenberg - Prag vordringlich genug,

St. S. v. J. g

./.

153a



dass die Umarbeitung des Winterfahrplanes in Kauf  
genommen werden muss.

Ich wäre Dir dankbar, wenn Du den Präsidenten der  
Verkehrsabteilung Deiner Behörde anweisen würdest,  
die durchgehende Schnellzugsverbindung Reichenberg-  
Prag schon während der Wintermonate einzurichten.

Mit den besten Grüßen  
Heil Hitler !

*Heinrich Lammert*

Eingeg. - 3.12.40

*Johann Lank*  
*Rückantwort*  
*9/2/40*

10567



# Der Reichsprotector

in Böhmen und Mähren

Gruppe Eisenbahnwesen

Nr. III/1-31 V 2 - 302/20

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

Prag, den 7. Dezember 1940

154

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsprotector  
in Böhmen und Mähren.

Eing.: - 8. DEZ. 1940

Tgb. Nr. ....

Herrn Staatssekretär  
vorzulegen.

Betr.: Durchgehende Schnellzugsverbindung  
Reichenberg - Prag.

## 1 Anlage

Über die Herstellung einer Kurswagenverbindung Prag - Reichenberg und zurück ist seit längerer Zeit mit der Reichsbahndirektion Dresden verhandelt worden. Sie sollte ab 1. Januar 1941 in einer Frühverbindung Reichenberg - Prag und einer Spätverbindung Prag - Reichenberg eingerichtet werden.

Auf den dringenden Wunsch Reichenberger Wirtschaftskreise werden diese direkten Wagen bereits ab 11. Dezember 1940 geführt.

Eine Späterlegung des um 5<sup>27</sup> abgehenden Frühzuges ab Reichenberg ist mit Rücksicht auf den starken Berufsverkehr im Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden und wegen der Bindung des im Zuge laufenden Sperrwagens Reichenberg - Trautenau an den Anschlusszug in Turnau vor dem Sommerfahrplanwechsel nicht möglich. Zu diesem Zeitpunkt ist ausserdem die Führung direkter Wagen bei einem weiteren Zugpaar vorgesehen.

Gruppe Eisenbahnwesen

*Taura*

*13/12*

St. S. 1/29

155

14. Dezember 1940.

St. S. 641/40.

1  
16. XII. 1940

An Herrn  
Gauleiter und Reichsstatthalter  
Konrad Henlein,  
Reichenberg,  
Reichsstatthaltereie.

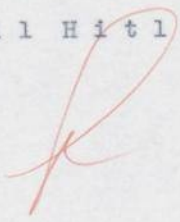
Lieber Konrad!

Auf Dein Schreiben vom 28. v. Mts. - Zeichen 1000/7-St.,  
betreffend Schaffung einer durchgehenden Schnellzugs-  
verbindung Reichenberg-Prag, erwidere ich, dass vom  
11. d. Mts. an eine Frühverbindung Reichenberg-Prag und  
eine Spätverbindung Prag-Reichenberg eingerichtet wor-  
den ist.

Mit den besten Grüßen und

Heil Hitler!

Dein

50601  


2. Z. d. A.

Dr. von Burgsdorff  
Unterstaatssekretär

157

Prag, den 19. November 1940.

Herrn Reichsprotector

Mir ist am 18. November l.J. durch den Eingang zugegangen ein Schreiben des Reichsverkehrsministers vom 13. Nov. 1940, an dem wir nicht beteiligt worden sind.

Das Schreiben gibt zu ernststen Bedenken Anlass.

Ich mache schon auf die Anschrift aufmerksam, in der der "Reichsprotector" mit den "Reichsbahndirektionen" auf eine Linie gestellt wird.

Ferner wird auch in der Präambel eine Regelung über die im Protektorat Böhmen und Mähren tätigen Reichsbahnbeamten getroffen, ohne dass irgendwie auf ein Einverständnis mit dem Herrn Reichsprotector hingewiesen wird.

Schliesslich sind auch in dem Schreiben eine ganze Masse Regelungen getroffen, die mindestens zunächst einmal innerhalb der Behörde, also auch mit dem Leiter der Abteilung Verkehr, besprochen werden müssen.

Ich wäre dankbar, wenn der Herr Staatssekretär Kleinmann bei seinem Besuch bei Ihnen gleich darauf aufmerksam gemacht werden könnte, dass von hieraus gegen das Schreiben Einwendungen erhoben werden müssen.

An den

Herrn Staatssekretär

*Obtinnar von*

St. S. 1/108

*mit Anlagen! 1938  
11/21*

Unterlagen für die Besprechung mit Herrn  
Staatssekretär Kleinmann vom Reichsverkehrs-  
ministerium Berlin.

- A) Fragen, die von Herrn Staatssekretär Kleinmann  
angeschnitten werden.

1. Güterwagengemeinschaft.

Das Reichsverkehrsministerium Berlin legt auf die  
Einführung der Güterwagengemeinschaft aus folgenden  
Gründen besonderen Wert:

- a) Wegfall von erheblichen Leerläufen, die dadurch  
notwendig werden, dass beide Verwaltungen gezwun-  
gen sind, die leeren Wagen der anderen Verwaltung  
durch besondere Aufwendungen möglichst schnell der  
Heimatverwaltung zurückzugeben. Die Untersuchungen  
haben ergeben, dass durch den Wegfall der Rückgabe-  
pflicht bei einer Güterwagengemeinschaft arbeits-  
täglich 620 Wagenläufe = 10 Züge erspart werden.
- b) Wegfall der durch die an der Grenze notwendigen  
Aufschreibungen entstehenden Aufenthalte und Frei-  
werden des hierfür benötigten nicht unerheblichen  
Personals für andere dringende Zwecke.

Von hier aus waren im Frühjahr 1940 folgende  
Bedenken geäußert worden:

- a) Verschlechterung der Wagengestellung,
- b) finanzielle Ausfälle der Protektoratsbahnen,
- c) Einschränkung der Selbständigkeit der Protekto-  
ratsbahnen und der Gruppe Eisenbahnwesen in der  
Wagendisposition,
- d) technische Erschwernisse der Wagenunterhaltung.

*W. vord. 20/II: 9.11.40*

*.1.*

*in* St. G. v. B. r

759

Die mit hiesigem Einverständnis geführten Referentenbesprechungen haben zu dem Ergebnis geführt, dass das mit der Wahrnehmung der Besprechung beauftragte Hauptwagenamt dem Reichsverkehrsministerium vorge-schlagen hat,

- a) eine Garantie dem Reichsprotector gegenüber, dass die Wagengestellung im Protectorat gegenüber dem Jahre 1939/40 nicht verschlechtert wird,
- b) dass den BMB ihre Saldoeinnahmen aus der Wagen-mietsabrechnung zunächst etwa auf 5 Jahre als Ein-nahmen aus der Güterwagengemeinschaft garantiert werden,
- c) dass die BMB und die Gruppe Eisenbahnwesen hin-sichtlich der Wagendisposition im Protectorat selbständig bleiben und dass bei Abgabeverfügungen des Hauptwagenamtes trotz eigenen Bedarfs der BMB der Gruppe Eisenbahnwesen ein Einspruchsrecht gegeben ist.

Über die Beseitigung der technischen Schwierig-keiten in der Unterhaltung (d) ist weitgehende Über-einstimmung erzielt worden; auch hier sollen finan-zielle Härten bei den BMB durch Beihilfen der Deut-schen Reichsbahn beseitigt werden.

Die von hier aus vorgebrachten Bedenken schei-nen nunmehr auf Grund der Verhandlungen gegenstands-los geworden zu sein, so dass angenommen werden kann, dass beide Verwaltungen aus der Bildung einer Güter-wagengemeinschaft nur Vorteile haben. Nachdem auch die Zollgrenze weggefallen ist, scheint es dringend notwendig, die Betriebsbelastungen durch Leerwagen-bewegungen und Aufschreibungen an der Grenze zu be-seitigen.

## 2. Cedok.

Das tschechoslowakische Reisebüro Cedok war bisher Repräsentant des internationalen tschechi-schen Reiseverkehrs. Die Kriegereignisse haben

./.

den internationalen Reiseverkehr zum Erliegen gebracht, die Cedok hat deshalb z Zt mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Sie hofft aber, dass nach Abschluß des Krieges der internationale Reiseverkehr wieder stark zunimmt und sie ihre Verluste durch erhöhte Einnahmen wieder ausgleichen kann.

*ganz klar!*

Das Reichsverkehrsministerium beabsichtigt aber, nach dem Kriege den internationalen Reiseverkehr nicht nur in Deutschland, sondern auch in den anliegenden Staaten zentral durch das Mitteleuropäische Reisebüro in Berlin betreuen zu lassen. Es legt daher wegen der künftigen Verhandlungen mit den Nachbarländern grossen Wert darauf, dass innerhalb des Großdeutschen Reichs der Reiseverkehr nur von einem amtlichen Reisebüro betreut wird. Es beabsichtigt daher, die Cedok käuflich zu erwerben und nach Liquidierung der Cedok die Aufgaben eines amtlichen Reisebüros im Protektorat dem Mitteleuropäischen Reisebüro zu übertragen. Die Verhandlungen über den Ankauf der Aktien der Cedok mit dem Verkehrsministerium Prag werden am 19./11. durch die Vertreter des Reichsverkehrsministeriums in Prag aufgenommen. Seitens des Verkehrsministeriums Prag sind Einsprüche gegen den Ankauf nicht mehr zu erwarten; politisch ist die Einsetzung eines deutschen Reisebüros als einziges amtliches Reisebüro im Protektorat nur erwünscht.

*ja*

3. Zusammenarbeit der Generalbetriebsleitungen der Deutschen Reichsbahn mit den Protektoratsbahnen

Die Generalbetriebsleitungen der Deutschen Reichsbahn haben zur Durchführung ihrer Betriebsaufgaben unbedingte Anordnungsbefugnisse gegenüber den Reichsbahndirektionen erhalten. Da bei Auftreten von Betriebsschwierigkeiten innerhalb der

169

Deutschen Reichsbahn die Strecken der Protektoratsbahnen zur Entlastung in Anspruch genommen werden, soll dem Vernehmen nach der Herr Staatssekretär Kleinmann beabsichtigen, wegen der Ausdehnung der Anordnungsbefugnisse der Generalbetriebsleitungen gegenüber den BMB hier vorstellig zu werden.

Einer Ausdehnung der Anordnungsbefugnis der Generalbetriebsleitungen gegenüber den BMB kann schon aus Gründen der Selbständigkeit der BMB und wegen der Wahrung der Betriebsinteressen im Binnenverkehr der BMB nicht zugestimmt werden. Nach hiesiger Ansicht ist auch eine Ausdehnung der Anordnungsbefugnis zur Sicherung der Entlastungsmaßnahmen nicht notwendig, da einerseits die Protektoratsbahnen selbst eine Oberbetriebsleitung eingerichtet haben, die in enger Zusammenarbeit mit den Generalbetriebsleitungen der Deutschen Reichsbahn die notwendigen Entlastungsmaßnahmen vereinbaren kann und andererseits die Gruppe Eisenbahnwesen im Wege der Aufsicht jederzeit in der Lage ist, die unbedingt notwendigen Entlastungsmaßnahmen für die Deutsche Reichsbahn den Protektoratsbahnen gegenüber anzuordnen.

B) Fragen, die von hier aus anzuschneiden wären.

- 1.) Nach Beendigung des Herbstverkehrs, besonders aber bei Einschränkung der Eisenbahnbauarbeiten infolge Einsatz von stärkerem Frost, werden voraussichtlich einige Tausend Aushilfsarbeiter der BMB entlassen werden. Sie könnten, soweit sie sich dazu bereit erklären, an die Deutsche Reichsbahn abgegeben werden. Bedingung hierfür wäre, dass die Deutsche Reichsbahn die Arbeiter zurückgibt, so bald sie wegen Wiederaufnahme der Bauarbeiten bei den BMB erforderlich sind. Die Verpflichtung zur Rückstellung der Arbeiter

./.

162

müsste von der Deutschen Reichsbahn ausdrücklich anerkannt werden.

- 2.) Die Deutsche Reichsbahn hat die Übernahme von tschechischen Beamten bisher abgelehnt. Bei Durchführung eines Personalabbaues nach Abschluss der Systemisierung könnten u U nicht nur Arbeiter, sondern auch Beamte an die Deutsche Reichsbahn abgegeben werden. Es würde sich hierbei um Beamte des unteren Dienstes handeln, die bei Einordnung in die Deutsche Reichsbahn in keinem Verhältnis der Überordnung zu Reichsbahnbediensteten stehen würden. Bei der Abgabe wäre ferner auf ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache Rücksicht zu nehmen. Es wäre zu erörtern, ob das Reichsverkehrsministerium die früheren Bedenken gegen die Übernahme tschechischer Beamten wegen des verstärkten Personal mangels der Deutschen Reichsbahn zurückstellt.
- 3.) Um die Eigenverantwortlichkeit der Protektoratsbahnen zu stärken und eine grössere Unabhängigkeit von der jeweiligen Finanzlage des Protektorats zu erreichen, ist beabsichtigt, die BMB als ein Sondervermögen unter Einschränkung der Aufsichts befugnisse der Regierung aus dem allgemeinen Staatshaushalt zu lösen. Voraussetzung hierfür wäre, dass der Ausgleich im Haushalt der BMB hergestellt wird, was im Jahre 1940 und ohne Vernachlässigung der erforderlichen Erneuerungsarbeiten möglicherweise auch im Jahre 1941 noch nicht restlos erreicht werden kann. Da die Deutsche Reichsbahn wegen des Durchgangsverkehrs schon jetzt - ohne Rücksicht auf eine etwaige spätere Übernahme - an der Leistungsfähigkeit der BMB wesentliches Interesse hat, käme in Betracht, dass sie die erforderlichen Beträge zum vorläufigen Ausgleich der Betriebsrechnung der BMB zur Verfügung stellt.

./.

163

- 4.) Um die BMB der Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn anzugleichen, ist die Durchführung eines umfangreichen Bauprogramms erforderlich, das insbesondere die Verstärkung des Oberbaues, dem Bau von Überholungsgleisen auf den Durchgangsstrecken und die Verbesserung der Sicherungsanlagen umfasst. Die Mittel für diese Investitionen könnten nach der geplanten Neuorganisation des Unternehmens BMB von diesem selbst durch Kreditaufnahme beschafft werden. Eine wesentliche Erleichterung bei der Aufnahme dieser Anleihen würde es bedeuten, wenn die Deutsche Reichsbahn mit ihrer grossen Finanzkraft die Garantie für die Kredite übernehmen würde.

164

SD 27. XI. 1940

St. G. IV K 8

Prag, den 26. November 1940.

G.R. mit 2 Anlagen

SD-Leitabschnitt Prag		Post.
52028		28. NOV. 1940
Bearbeiter:	Aktenzeichen:	
<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	
30. 11. 1940		

dem SD-Leitabschnitt Prag,

Prag,

=====

unter Bezugnahme auf den Inhalt der Anlagen  
zur Kenntnis und Auswertung übersandt.

12301

Heil Hitler!

*[Signature]*

W-Obersturmbannführer.

SD-Leitabschnitt Prag

Prag, den 5.12.40.

C

Urschriftlich mit 2 Anl.

an SS-Obersturmbannführer Dr. G i e s

Prag

nach Kenntnisnahme zurückgereicht.

St. G. IV K 8

*[Signature]*

*[Signature]*  
i. d. d.  
18/12.40

Der Reichsprotector  
in Böhmen und Mähren  
III/1-7 V 71 800/19

Prag, den 25. Oktober 1940

166

An

- die Abteilung Reichsversorgung beim Oberlandrat  
Prag - Smichow
  - die NSKOV Betreuungsabteilung für das Protektorat  
Böhmen und Mähren in Prag III, Kampa 506
  - den Gauverbandsführer des NS-Reichskriegerbundes  
in Prag, Czernin-Palais
  - die Gaudienststelle der NSKOV in Reichenberg,  
Lessing-Strasse 2
  - den Reichskriegsopferführer, Berlin W 62, Kurfürstenstr. 131
- sowie

An

- die NSDAP, Amt für Kriegsoferversorgung, Gau Niederdonau  
in Brünn
- durch die Parteiverbindungsstelle  
beim Reichsprotector  
in Böhmen und Mähren  
Prag, Czernin-Palais

nachrichtlich:

- An das Büro des Herrn Reichsprotector in Böhmen und Mähren
- " das Büro des Herrn Staatssekretärs
- " das Büro des Herrn Unterstaatssekretärs
- " den Wehrmachtbevollmächtigten

- je besonders -

Betr: Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegs-  
beschädigte und deren Begleiter.

Nachdem die Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte bei bestimmten Reisen und die Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Krankenfahrstühlen, Selbstfahrern usw von deutschen Kriegsbeschädigten im Binnenverkehr der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren zufolge Kundmachung im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 63 bereits mit Gültigkeit vom 10. 8. 40 eingeführt worden sind, werden nunmehr auch die Fahrpreisermäßigungen für

deutsche Schwerkriegsbeschädigte und  
Begleiter von deutschen Schwerkriegsbeschädigten  
ab 23. 10. 40 auf den Strecken der Protektoratsbahnen gewährt.

St. G. IV R 4

Ein

166a

- 2 -

Ein Stück des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 85 füge ich bei.

Im Wechselverkehr zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reich sind die Fahrpreisermäßigungen

für deutsche Kriegsbeschädigte bei bestimmten Reisen  
für deutsche Schwerkriegsbeschädigte und  
für Begleiter von deutschen Schwerkriegsbeschädigten

sowie die Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Krankenfahrstühlen, Selbstfahrern usw. von deutschen Kriegsbeschädigten mit Gültigkeit vom 15. 10. 1940 eingeführt worden.

Zu Ihrer Unterrichtung füge ich 1 Stück des Nachtrags I zum Deutsch-böhmisch/mährischen Personentarif bei.

2 Anlagen

Im Auftrage:  
gez. Dr. Eberbach

Beglaubigt:

*Reisig*  
Angestellte



10351

# Verordnungsblatt

für Eisenbahnen und Schifffahrt

## II. Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten

Herausgegeben vom Verkehrsministerium  
Erscheint jeden Mittwoch und Samstag

Redaktion und Administration:

Prag II., Švehla-Ufer. Fernruf 61451-59, 60941-49

Alle Rechte auf die veröffentlichten Nachrichten und Übersetzungen sind der Redaktion vorbehalten. • Abdruck ist nur gegen vorherige Genehmigung der Redaktion und mit genauer Quellenangabe gestattet.

JAHRGANG  
ROČNÍK

XXII.

Prag, den 23. Oktober 1940.

# Věstník

pro železnice a plavbu

## II. Věci přepravní a tarifní

Vydáváný ministerstvem dopravy  
Vychází každou středu a sobotu

Redakce a administrace:

Praha II., Švehlovo nábř. Telefon 61451-59, 60941-49

Vškerá práva na uveřejnění původní zprávy a překlady jsou vyhrazena redakci. • Otisk je dovolen jen se svolením redakce a s přesným uddním pramenem.

V Praze dne 23. října 1940.

NUMMER  
ČÍSLO 85.

Der Allgemeine Teil des „Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schifffahrt“ erscheint erst Samstag, den 26. Oktober 1940, als Doppelnummer 85./86.

Všeobecná část „Věstníku pro železnice a plavbu“ vyjde jako dvojčíslo 85./86. až v sobotu dne 26. října 1940.

### INHALT:

(A, B, C) Kundmachungen und Mitteilungen über Tarife und Tarifnächlässe (Einführungen, Änderungen, Berichtigungen und Aufhebungen).

Seite

#### A. Verkehrsangelegenheiten.

648. A 11/8. Eröffnung des Bahnhofs Blisowa auf der Strecke Pilsen—Furth i. Wald . . . . . 650

#### Tarifangelegenheiten.

##### B. Personen-, Reisegepäck- und Expresgut-Verkehr.

649. B 55. Protektoratsbahnen Böhmen u. Mähren. — Fahrpreisermäßigungen für deutsche Schwerekriegsbeschädigte und für Begleiter von deutschen Kriegsbeschädigten, die ständiger Begleitung bedürfen . . . . . 650—655
650. B 132/13. Nordisch-Mitteuropäisch-Orientalischer Personen- u. Gepäckverkehr. — Internationaler Tarif. — Änderung des Tarifs . . . . . 656

##### C. Güterverkehr.

Böhmisch-Mährisch und Slowakisch—Jugoslawischer Eisenbahnverband.

651. C 626/28. Gütertarif, Heft 6. — Ergänzung . . . . . 656

##### G. Verschiedene Nachrichten.

- Erläuterung Nr. 12/2. Zur Kundmachung Nr. 649 B 55 . . . . . 657
- Erläuterung Nr. 26/1. Stundung des Fahrgeldes für Angehörige des Reichsarbeitsdienstes (RAD) 657—658

### OBSAH:

(A, B, C) Vyhlášky a oznámení o tarifech a tarifních slevách (zavedení, změny, opravy a zrušení).

Strana

#### A. Přepravní.

648. A 11/8. Otevření stanice Blisowa na trati Plzeň—Furth i. Wald . . . . . 650

#### Tarifní.

##### B. Přeprava cestujících, cestovních zavazadel a spěšnin.

649. B 55. Protektorátní dráhy Čech a Moravy. — Sleva jízdného pro německé těžké válečné poškozence a průvodce německých válečných poškozenců, kteří potřebují stálého doprovodu . . . . . 650—655
650. B 132/13. Seversko-středoevropsko-orientálská přeprava osob a zavazadel. Mezinárodní tarif. — Změna tarifu . . . . . 656

##### C. Přeprava zboží.

Česko-moravsko a slovensko—jugoslávský železniční svaz.

651. C 626/28. Nákladní tarif, sešit 6. — Doplnění 656

##### G. Různá sdělení.

- Vysvětlivka č. 12/2. K vyhlášce č. 649 B 55 . . . . . 657
- Vysvětlivka č. 26/1. Uvěřování jízdného příslušníků říské pracovní služby . . . . . 657—658

167a

650

(A, B, C) Kundmachungen und Mitteilungen über Tarife und Tarifnachlässe (Einführungen, Änderungen, Berichtigungen und Aufhebungen).

(A, B, C) Vyhlášky a oznámení o tarifech a tarifních slevách (zavedení, změny, opravy, zrušení).

### Tarifangelegenheiten.

### Tarifní.

648. **A 11/8.**

**Eröffnung des Bahnhofs Blisowa auf der Strecke Pilsen—Furth i. Wald.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Bahnhof Blisowa auf der Strecke Pilsen—Furth i. Wald für den gesamten Expresgut- und Güterverkehr geöffnet.

Die Bestimmungen der Kundmachung lfd. Nr. 544 (A 30) im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 31. vom 19. April 1939 werden aufgehoben.

In der Kundmachung lfd. Nr. 1692 im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 97 vom 7. Dezember 1938 ist die Sternanmerkung über die Abfertigungsbezugnis des Bahnhofs Blisowa zu streichen.

Prag, den 21. Oktober 1940.

Zl. D 53114-IV/1-1940.

Nro. 85. vom 23. X. 1940.

648. **A 11/8.**

**Otevření stanice Blisowa na trati Plzeň—Furth i. Wald.**

S okamžitou platností se otevírá stanice Blisowa na trati Plzeň—Furth i. Wald pro veškerou přepravu spěšnin a zboží.

Ustanovení vyhlášky b. č. 544 (A 30) ve „Věstníku pro železnice a plavbu“ čis. 31 z 19. dubna 1939 se ruší.

Ve vyhláске b. č. 1692 ve „Věstníku pro železnice a plavbu“ čis. 97 z 7. prosince 1938 se příslušná poznámka o výpravním oprávnění stanice Blisowa škrtne.

V Praze dne 21. října 1940.

Čis. D 53114-IV/1-1940.

Čis. 85. z 23. X. 1940.

### A. Verkehrsangelegenheiten.

### A. Přepravní.

**B. Personen-, Reisegepäck- u. Expresgut-Verkehr.**

**B. Přeprava cestujících, cestovních zavazadel a spěšnin.**

649. **B 55.**

**Protectoratsbahnen Böhmen und Mähren.** — *Fahrpreismäßigungen für deutsche Schwerkriegsbeschädigte und für Begleiter von deutschen Kriegsbeschädigten, die ständiger Begleitung bedürfen.*

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1940 werden im Binnenverkehr der Protectoratsbahnen Böhmen und Mähren Fahrpreismäßigungen für deutsche Schwerkriegsbeschädigte und für Begleiter von deutschen Kriegsbeschädigten, die ständiger Begleitung bedürfen, unter nachfolgenden Bedingungen bewilligt:

I.

Für deutsche Schwerkriegsbeschädigte.

**Berechtigte.**

1. a) Kriegsbeschädigte nach den Bestimmungen der Ziffer 1a) der im VES Nr. 76/1940 veröffentlichten Kundmachung B 58/1, die schwerbeschädigt, d. h. 50% oder mehr erwerbsbeschränkt sind,

649. **B 55.**

**Protectoratní dráhy Čech a Moravy.** — *Slevy jízdného pro německé těžké válečné poškozence a průvodce německých válečných poškozenců, kteří potřebují stálého doprovodu.*

S platností od 23. října 1940 povolují se v místní přepravě protectoratních drah Čech a Moravy slevy jízdného pro německé těžké válečné poškozence a průvodce německých válečných poškozenců, kteří potřebují stálého doprovodu, za těchto podmínek:

I.

Pro německé těžké válečné poškozence.

**Nárok.**

1. Nárok mají:

a) váleční poškozenec podle ustanovení bodu 1a) vyhlášky B 58/1, uveřejněné ve VZP č. 76/1940, kteří jsou těžce poškozeni, t. j. jejich výdělečná způsobilost jest snížena o 50 nebo více %.

b) Beschädigte nach den Bestimmungen der Ziffer 1 b) bis d) der obangeführten Kundmachung, die ein Versehrtegrad der Stufen II oder III beziehen, soweit der auf ihrer Dienstbeschädigung beruhende körperliche Zustand die Benutzung der 2. Wagenklasse erfordert.

Den Kriegsbeschädigten werden gleicherachtet die Schwerbeschädigten der nationalen Erhebung.

#### Art und Zweck der Reise.

2. Beliebige Fahrten.

#### Begleiter.

3. Die gleiche Vergünstigung genießt ein Begleiter, der nach den Bestimmungen des Absatzes 3 der im VES Nr. 63/1940 veröffentlichten Kundmachung B 58 und des Abschnittes II Absatz 9 zugelassen ist. Führt der Begleiter allein, so genießt er diese Ermäßigung nicht. Wegen freier Beförderung ständiger Begleiter vgl. Abschnitt II.

#### Preise, Wagenklasse, Züge.

4. Benutzung der 2. Wagenklasse in Personen-, Eil- oder Schnellzügen mit Fahrausweis 3. Klasse der betreffenden Zuggattung, auch wenn der Fahrausweis schon eine Ermäßigung einschließt.

5. Übergang in die 1. Wagenklasse ist nicht zulässig.

#### Antrag.

6. Für den Schwerkriegsbeschädigten.

Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle (Beilage A) über die Eigenschaft als Schwerkriegsbeschädigter und darüber, daß nach dem Zeugnis eines Arztes des Versorgungsamtes der auf der Dienstbeschädigung oder auf der im Kampf für die nationale Erhebung erlittenen Beschädigung beruhende körperliche Zustand des Verletzten die Benutzung der 2. Wagenklasse erfordert. Die Bescheinigung gilt für das Kalenderjahr und muß mit dem Lichtbild des Schwerkriegsbeschädigten versehen sein. Sie kann auf Grund des einmal beigebrachten Zeugnisses eines Arztes des Versorgungsamtes auch in den folgenden Jahren wieder ausgestellt werden.

7. Für den Begleiter.

Zeugnis eines Arztes oder der amtlichen Fürsorgestelle (ohne Vordruck) über die Notwendigkeit der Begleitung für jede einzelne Fahrt; Zeit und Zielort sind anzugeben. Für Hin- und Rückfahrt genügt ein Zeugnis. Wegen der Bescheinigung für den ständigen Begleiter vgl. Abschnitt II.

8. Das Zeugnis für den Begleiter (Ziff. 7) ist bei Lösung der Fahrkarte vorzuzeigen und wird abgestempelt.

9. Die Bescheinigung für den Schwerkriegsbeschädigten (Ziff. 6) und das Zeugnis für den Begleiter (Ziff. 7) sind auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

#### Krankenfahrräder und Selbstfahrer.

10. Wegen frachtfreier Beförderung von Krankenfahrrädern, Selbstfahrern usw. gelten sinngemäß die Bestimmungen des Absatzes 8 der im VES Nr. 63/1940 veröffentlichten Kundmachung B/58.

## II.

Für Begleiter von deutschen Kriegsbeschädigten, die ständiger Begleitung bedürfen.

#### Berechtigte.

1. Begleiter von

a) Kriegsbeschädigten nach den Bestimmungen der Ziffer 1 a) der im VES Nr. 76/1940 veröffentlichten Kundmachung B 58/1, die schwerbeschädigt, d. h. 50% oder mehr erwerbsbeschränkt sind,

b) poškozenecí podle ustanovení bodu 1 b)—d) cit. vyhlášky, požívající odškodnění podle II. nebo III. stupnice, pokud jejich tělesný stav, způsobený služebním poškozením vyžaduje použití 2. třídy vozovů.

Válečným poškozeným jsou na roveň postaveni téžce poškození při národním hnutí.

#### Druh a účel jízdy.

2. Libovolné jízdy.

#### Průvodce.

3. Stejně slevy požívá průvodce, jehož doprovodu se použije podle ustanovení bodu 3 vyhlášky B/58, uveřejněné ve VZP č. 63/1940 a ustanovení oddílu II, bod 9. Jede-li průvodce sám, nemá nároku na tuto slevu. O volné přepravě stálých průvodců viz oddíl II.

#### Peny, vozová třída, vlaky.

4. S jízdenkami 3. třídy osobních, spěšných vlaků nebo rychlíků lze použít 2. třídy příslušného druhu vlaku, a to i tehdy, jde-li o jízdenku se slevou.

5. Přestup do 1. třídy je vyloučen.

#### Průkaz.

6. Pro těžkého válečného poškozenec.

Osvědčení zaopatřovací úřadovny (Příloha A) o tom, že jde o těžkého válečného poškozenec a že podle vysvědčení lékaře zaopatřovacího úřadu tělesný stav poškozeného vyžaduje vzhledem k služebnímu poškození nebo k poškození utrpenému v boji při národním hnutí použití 2. třídy. Osvědčení platí na kalendářní rok a musí být opatřeno podobenkou těžkého válečného poškozenec. Na základě jednou předloženého vysvědčení lékaře zaopatřovacího úřadu může být vydáno osvědčení též v následujících letech.

7. Pro průvodce.

Lékařské vysvědčení nebo vysvědčení úřadovny pro válečné poškozenec (bez tiskopisu) o nutnosti doprovodu pro každou jednotlivou jízdu; taba a místo cílové musí být v něm uvedeny. Pro jízdu tam a zpět stačí jedno vysvědčení. O osvědčení pro stálého průvodce viz oddíl II.

8. Vysvědčení pro průvodce (bod 7) musí být předloženo při zakoupení jízdenky a orazítkuje se.

9. Osvědčení pro těžkého válečného poškozenec (bod 6) a vysvědčení pro průvodce (bod 7) musí být kdykoliv na požádání předložena.

Pojízdné židle pro nemocné a samohybná vozidla.

10. O bezplatné přepravě pojízdných židlí, samohybných vozidel a pod. platí obdobně ustanovení bodu 8 vyhlášky B/58, uveřejněné ve VZP č. 63/1940.

## II.

Pro průvodce německých válečných poškozených, kteří potřebují stálého doprovodu.

#### Nárok.

1. Průvodce

a) válečných poškozených podle ustanovení bodu 1 a) vyhlášky B 58/1, uveřejněné ve VZP č. 76/1940, kteří jsou téžce poškození, t. j. jejich vydělečná způsobilost jest snížena o 50 nebo více %,

b) Beschädigten nach den Bestimmungen der Ziffer 1 b) bis d) der obangeführten Kundmachung, die ein Versehrungsgeld der Stufen II oder III beziehen, soweit die zu a) und b) Genannten infolge Verletzung oder dauernder Schädigung ihrer Gesundheit bei ihren Reisen ständig begleitet werden müssen.

Gleicherachtet werden Begleiter von Schwerbeschädigten der nationalen Erhebung.

#### Art und Zweck der Reise.

2. Fahrten, die der Begleiter lediglich zur Begleitung des Schwerkriegsbeschädigten ausführt ohne Rücksicht darauf, ob der Schwerkriegsbeschädigte selbst eine Ermäßigung erhält oder nicht.

3. Alleinfahrten des Begleiters zwischen Wohnort und Unterbringungsort des Schwerkriegsbeschädigten, wenn der Begleiter den Schwerkriegsbeschädigten untergebracht hat oder ihn vom Unterbringungsort abholt.

#### Führhund.

4. Ein Führhund ist zugelassen, wenn der erblindete Kriegsteilnehmer allein reist.

#### Preise, Wagenklasse, Züge.

5. Freie Beförderung der Begleiter in Personen-, Eil- oder Schnellzügen in der vom Schwerkriegsbeschädigten benutzten Wagenklasse. Wenn der Begleiter allein fährt, freie Beförderung in der 3. Wagenklasse der Personen-, Eil- und Schnellzüge.

Der Führhund wird frei befördert.

6. Übergang in eine höhere Wagenklasse ist nur bei gleichzeitigem Übergang des begleiteten Schwerkriegsbeschädigten zulässig.

Fährt der Begleiter allein, so ist der Übergang in höhere Wagenklassen nicht zulässig.

#### Art des Fahrausweises.

7. Keine Fahrkarte. Wegen des Ausweises vgl. Ziff. 9 und 10. Für den Führhund ist kein Fahrausweis zu lösen.

#### Fahrunterbrechung.

8. Fahrunterbrechung ist nach den Bestimmungen des Artikels 21 B. M.-EVO zulässig.

#### Antrag.

9. Wenn der Begleiter mit dem Schwerkriegsbeschädigten fährt:

Bescheinigung (Beilage B), daß der Inhaber Schwerkriegsbeschädigter oder Schwerbeschädigter der nationalen Erhebung ist und ständig eines Begleiters bedarf.

Die Bescheinigung muß mit dem Lichtbild des Schwerkriegsbeschädigten versehen sein und ist jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen. Sie gilt für das Kalenderjahr.

#### 10. Wenn der Begleiter allein fährt:

Die Bescheinigung zu Absatz 9, außerdem Fahrausweis der Gemeinde-(Ortspolizei-)behörde nach vorgeschriebenem Muster (Beilage C), in dem bescheinigt ist, daß der Begleiter den Schwerkriegsbeschädigten oder Schwerbeschädigten der nationalen Erhebung untergebracht hat oder ihn vom Unterbringungsort abholt. Im Fahrausweis müssen Name des Begleiters sowie Name und Wohnort des Schwerkriegsbeschädigten angegeben sein.

Der Fahrausweis der Gemeindebehörde gilt nur in Verbindung mit der Bescheinigung zu Absatz 9. Er wird von der Fahrkartenausgabe vor Antritt der Fahrt abgestempelt und gilt unter Einfluß des Tages der Abstempelung 4 Tage.

Prag, den 18. Oktober 1940.

Zl. 48567-IV/3-1940.

Nro. 85. vom 23. X. 1940.

b) poškozenec podle ustanovení bodu 1 b)–d) cit. vyhlášky, požívajících odškodnění podle II. nebo III. stupnice, pokud jmenovaní pod a) a b) musí být při jízdách stále doprovázeni pro zranění nebo trvalé poškození svého zdraví.

Průvodcům těžkých válečných poškozeneců jsou na roven postaveni průvodci těžce poškozených při národním hnutí.

#### Druh a účel jízdy.

2. Jízdy, jež koná průvodce výhradně za účelem doprovodu těžkého válečného poškozenec, beze zřízení k tomu, zda těžký válečný poškozenec má slevu.

3. Jízdy, jež koná průvodce sám mezi bydlištěm a místem zaopatření těžkého válečného poškozenec po jeho odvezení do místa zaopatření nebo za účelem jeho odvezení z místa zaopatření.

#### Pes v doprovodu cestujících.

4. Osleplému účastníkovi války, jede-li sám, je dovoleno vzít s sebou psa.

#### Ceny, vozová třída, vlaky.

5. Průvodce přepraví se zdarma osobními, spěšnými vlaky nebo rychlíky ve třídě, použité těžkým válečným poškozenecem. Jede-li průvodce sám, přepraví se zdarma v 3. třídě osobních, spěšných vlaků nebo rychlíků.

Pes (bod 4) přepraví se zdarma.

6. Průvodce může přestoupit do vyšší třídy pouze tehdy, přestupuje-li zároveň těžký válečný poškozenec, jehož doprovází.

Jede-li průvodce sám, je přestup do vyšší třídy vyloučen.

#### Jízdní průkazy.

7. Průvodce přepraví se bez jízdenky. O průkazu viz však body 9 a 10. Pes (bod 4) přepraví se bez jízdenky.

#### Přerušení jízdy.

8. Přerušení jízdy jest dovoleno podle ustanovení čl. 21 z. p. ř.

#### Průkaz.

9. Jede-li průvodce s těžkým válečným poškozenecem:

Osvědčení (Příloha B), že držitel jest těžkým válečným poškozenecem nebo těžkým poškozenecem národního hnutí a že potřebuje stálého doprovodu.

Osvědčení musí být opatřeno podobenkou těžkého válečného poškozenec a musí být kdykoliv na požádání předloženo; platí jeden kalendářní rok.

#### 10. Jede-li průvodce sám:

Osvědčení podle bodu 9, kromě toho jízdní průkaz obecního (policejního) úřadu (Příloha C) o tom, že průvodce těžkého válečného poškozenec nebo těžkého poškozenec národního hnutí dopravil do místa zaopatření nebo že jede pro něho za účelem odvezení z místa zaopatření. V jízdním průkazu musí být uvedeno jméno průvodce, jakož i jméno a bydliště těžkého válečného poškozenec.

Jízdní průkaz obecního úřadu platí jen, předložil-li se zároveň osvědčení podle bodu 9. Výdejna jízdenek jej orazitkuje před nastoupením jízdy; platí 4 dny, den orazitkování v to počítaje.

V Praze dne 18. října 1940.

Čís. D 48567-IV/3-1940.

Čís. 85. z 23. X. 1940.

10550



Rotes Papier.  
Červený papír.

Der Vordruck ist in deutscher Sprache.  
Tiskopis jest v řeči německé.

Anlage A.  
Příloha A.

168

Bitte Rückseite beachten! — Viz ustanovení na rubu!

Výsostný znak

Gültig für das Kalenderjahr 19 . . . . .  
Platí pro kalendářní rok

## Bescheinigung

für deutsche **Schwerkriegsbeschädigte zur Benutzung der 2. Wagenklasse mit Fahrausweis 3. Klasse.**

Lichtbild  
des Schwerkriegsbeschädigten

Podobenka  
těžkého válečného  
poškozence

## Osvědčení

pro německé těžké válečné poškozence, opravňující k použití 2. třídy s jizdenkou 3. třídy.

Herr  
Pan

in  
v

ist Schwerkriegsbeschädigter  
jest těžkým válečným poškozencem.

Stempel  
der Fürsorgestelle

Nach dem Zeugnis eines Arztes des Versorgungsamts erfordert der auf der Kriegsdienstbeschädigung beruhende Zustand die Benutzung der 2. Wagenklasse.

Razítko  
zaopatřovací úřadovny

Podle vysvědčení lékaře zaopatřovacího úřadu vyžaduje tělesný stav, způsobený služebním válečným poškozením použití 2. třídy.

den . . . . . 19 . . . . .  
dne

Amtliche Fürsorgestelle  
Zaopatřovací úřadovna

Unterschrift des Inhabers.  
Podpis držitelův.

Unterschrift  
Podpis

Gelbes Papier.  
Žlutý papír.

Der Vordruck ist in deutscher Sprache.  
Tiskopis jest v řeči německé.

Anlage B.  
Příloha B.

Bitte Rückseite beachten! — Viz ustanovení na rubu!

Gültig für das Kalenderjahr 19 . . . .  
Plati pro kalendářní rok

Výsostný znak

Nr. . . . .  
Čís.

Lichtbild  
des Schwerkriegsbeschädigten

Podobenka  
těžkého válečného  
poškozenec

### Bescheinigung

zur freien Beförderung des Begleiters eines deutschen Schwerkriegsbeschädigten oder des Führhundes eines erblindeten Kriegsteilnehmers.

### Osvědčení

k bezplatné přepravě průvodce německého těžkého válečného poškozenec nebo psa osleplého účastníka války.

Herr . . . . . ist  
Pan . . . . . jest

Schwerkriegsbeschädigter  
těžkým válečným poškozenecm

und muß ständig begleitet werden. Diese Bescheinigung gilt bei gemeinschaftlichen Reisen des Schwerkriegsbeschädigten und des Begleiters als Fahrausweis für den Begleiter, bei einem alleinreisenden erblindeten Kriegsteilnehmer als Fahrausweis für den Führhund.

a musí býti stále doprovázen. Toto osvědčení platí, jedou-li těžký válečný poškozenec a jeho průvodce společně, jako jízdenka pro průvodce, jede-li osleplý účastník války sám, jako jízdenka pro psa.

Stempel  
der Eisenbahnverwaltung

Razítko  
železniční správy

Für alleinreisende Begleiter fertigt die Gemeinde-(Ortspolizei-)behörde einen besonderen Fahrausweis aus, der nur in Verbindung mit der vorliegenden Bescheinigung zur freien Fahrt berechtigt.

Jede-li průvodce sám, vydá obecní (policejní) úřad zvláštní jízdní průkaz, který opravňuje k bezplatné jízdě, předložil-li se zároveň toto osvědčení.

. . . . . den . . . . . 19 . . . .  
dne

Eisenbahnverwaltung . . . . .  
Železniční správa

Unterschrift . . . . .  
Podpis

Die Bescheinigung ist auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen und nach Ablauf ihrer Gültigkeit zurückzugeben.

Osvědčení nutno na požádání kdykoliv předložit a po uplynutí jeho platnosti odevzdati.

10348



Weißes Papier.  
Bílý papír.

Der Vordruck ist in deutscher Sprache.  
Tiskopis jest v řeči německé.

Anlage C.  
Příloha C.

655

170

Výsostný znak

Stempel der Fahrkartenausgabe  
Razítko výdejny jízdenek

## Fahrausweis

zur freien Beförderung des allein reisenden Begleiters  
eines Schwerkriegsbeschädigten

## Jízdní průkaz

k bezplatné jízdě samotného průvodce těžkého válečného poškozenec

(nur gültig, wenn von der Fahrkartenausgabe des Abgangsbahnhofs abgestempelt und wenn gleichzeitig die „Bescheinigung zur freien Beförderung des Begleiters eines Schwerkriegsbeschädigten“ vorgelegt wird).

(platí pouze tehdy, je-li orazítkován výdejnou jízdenek ve stanici nástupní a předložil-li se zároveň „Osvědčení k bezplatné jízdě průvodce těžkého válečného poškozenec“).

Für ..... in .....  
Pro ..... v .....

zur einmaligen freien Fahrt in der 3. Klasse der Personen-, Eil- oder Schnellzüge  
k jedné bezplatné jízdě ve 3. třídě osobních, spěšných vlaků nebo rychlíků

von ..... nach .....  
z ..... do .....

gültig 4 Tage. Der Tag der Abstempelung durch die Fahrkartenausgabe rechnet als 1. Tag der Geltungsdauer.  
platný 4 dní. Den orazítkování výdejnou jízdenek počítá se za 1. den doby platnosti.

Es wird bescheinigt, daß d... Genannte den Schwerkriegsbeschädigten  
Potvrzuje se, že jmenovaný(á) těžkého válečného poškozenec

.....  
(Name und Wohnort.) — (Jméno a bydliště.)

in .....  
do .....

untergebracht hat\*) — doprovodil(a)\*)  
abholt\*) — odveze\*)

..... den ..... 19 ....  
..... dne .....

Stempel der Behörde  
Razítko úřadu

Gemeinde-(Ortspolizei-)behörde .....  
Obecní (policejní) úřad .....

Unterschrift .....  
Podpis .....

\*) Nichtzutreffendes streichen.

\*) Co se nehodí, škrtněte.

Der Fahrausweis wird wie eine gewöhnliche Fahrkarte gelocht und ist bei Beendigung der Fahrt an den Zug- oder Bahnsteigschaffner abzugeben.

Jízdní průkaz se prodírkuje jako obyčejná jízdenka a odevzdá se po ukončení jízdy průvodčímu vlaku nebo vrátnému.

650. **B 132/13.**

**Nordisch-Mitteuropäisch-Orientalischer Personen- und Gepäckverkehr. Internationaler Tarif, gültig vom 1. Juni 1935. — Änderung des Tarifs.**

Im Personen- und Gepäckverkehr über Constanta und Russe wird mit sofortiger Gültigkeit der Wahlweg Curtici—Lökösháza/Episcopia Bihorului—Biharkeresztes aufgehoben und es bleibt nur mehr der Beförderungsweg Curtici—Lökösháza bestehen. In der Übersicht der Beförderungswege (Seiten 19, 22, 23 des Tarifs) werden daher in den Wegevorschriften 28, 29, 85, 95, 105, 107, 112, 130, 133, 134 die Worte „Episcopia Bihorului—Biharkeresztes“ gestrichen.

Prag, den 16. Oktober 1940. Zl. 50400-IV/3-1940.

Verkehrsministerium  
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Nro. 85. vom 23. X. 1940.

650. **B 132/13.**

**Seversko-středoevropsko-orientálská přeprava cestujících a zavazadel. Mezinárodní tarif, platný od 1. června 1935. — Změna tarifu.**

V přepravě osob a zavazadel přes Constantu a Russe zrušuje se s okamžitou platností alternativní přepravní směr Curtici—Lökösháza/Episcopia Bihorului—Biharkeresztes a zůstává v platnosti toliko přepravní směr Curtici—Lökösháza. V přehledu přepravních směrů (str. 19, 22, 23 tarifu) škrtnou se tudíž u přepravních cest 28, 29, 85, 95, 105, 107, 112, 130, 133, 134 slova „Episcopia Bihorului—Biharkeresztes.“

V Praze dne 16. října 1940. Čís. 50400-IV/3-1940.

Ministerstvo dopravy též jménem zúčastněných správ.

Čís. 85. z 23. X. 1940.

**C. Güterverkehr.**

**Böhmisch-Mährisch und Slowakisch—Jugoslawischer Eisenbahnverband.**

651. **C 626/28.**

**Gütertarif, Heft 6, gültig vom 1. Juli 1937. — Ergänzung.**

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1940 wird im obgenannten Tarifheft, Nachtrag I, Seite 27 im Schnitt B der Bahnhof „Křiva Reka“ mit folgenden Frachtsätzen neu aufgenommen:

		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Křiva Reka													
A-O	5 t	3660	—	—	3385	3335	—	3025	2735	2310	2145	—	—
	10 t	2930	—	—	2710	2670	—	2410	2195	1845	1710	—	—
	15 t	2710	—	—	2510	2470	—	2235	2035	1710	1580	—	—

In diesen Frachtsätzen ist die ab 1. September 1940 gültige 24%ige Erhöhung bereits eingerechnet.

Prag, den 21. Oktober 1940. Zl. D 52229-IV/4-1940.

Verkehrsministerium auch namens der beteiligten Bahnen.

Nro. 85. vom 23. X. 1940.

**C. Přeprava zboží.**

**Česko-moravsko a slovensko—jugoslávský železniční svaz.**

651. **C 626/28.**

**Nákladní tarif, sešit 6, platný od 1. července 1937. — Doplnění.**

S platností od 24. října 1940 zařadí se ve shora jmenovaném tarifním sešitu, dodatku I, str. 27 v řezu B stanice „Křiva Reka“ s těmito sazbami:

Od 1. září 1940 platné 24%ní zvýšení jest v těchto sazbách již započítáno.

V Praze dne 21. října 1940. Čís. D 52229-IV/4-1940.

Ministerstvo dopravy též jménem zúčastněných drah.

Čís. 85. z 23. X. 1940.

## G. Verschiedene Nachrichten.

## G. Různá sdělení.

**ERLAUTERUNG Nr. 12/2.****VYSVĚTLIVKA čis. 12/2.****Zur Kundmachung Nr. 649 B 55.****K vyhlášece čis. 649 B 55.**

Bezüglich der sprachlichen Fassung der Anträge zur Erlangung der Fahrpreismäßigungen für deutsche Schwerkriegsbeschädigte und für Begleiter von deutschen Kriegsbeschädigten, die ständiger Begleitung bedürfen, und deren Ausfolgung gelten sinngemäß die Bestimmungen für den direkten Verkehr zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reichsgebiet (siehe die im VES Nr. 84/1940 veröffentlichte Erläuterung Nr. 12/1).

O jazykové úpravě průkazů ke slevě jízdného pro německé těžké válečné poškozence a průvodce válečných poškozenců, kteří potřebují stálého doprovodu, a jejich vydávání platí obdobně ustanovení pro přímou přepravu mezi Protektorátem Čechy a Morava a ostatním říšským územím (vysvětlivka čis. 12/1, uveřejněná ve VZP čis. 84/1940).

Prag, den 18. Oktober 1940. Zl. D 48567-IV/3-1940.

V Praze dne 18. října 1940. Čís. D 48567-IV/3-1940.

Nro. 85. vom 23. X. 1940.

Čís. 85. z 23. X. 1940.

**ERLAUTERUNG Nr. 26/1.****VYSVĚTLIVKA čis. 26/1.****Stundung des Fahrgeldes für Angehörige des Reichsarbeitsdienstes (RAD).****Uvěřování jízdného příslušníků říšské pracovní služby.**

Mit Kundmachung Nr. B 51/50, veröffentlicht in Nr. 80a dieses Verordnungsblattes vom 4. Oktober 1940, wurde die Fahrpreismäßigung für Angehörige des Reichsarbeitsdienstes auch im Binnenverkehr der BMB mit Gültigkeit vom 12. Oktober 1940 außer Kraft gesetzt. Vom genannten Tage an sind Angehörige des Reichsarbeitsdienstes mit Fahrkarten zum gewöhnlichen Fahrpreis abzufertigen, die Fahrgebühren jedoch gegen Abgabe eines „Gutscheins“, bzw. bei Sammeltransporten einer „Anweisung auf Fahrkarten für den Reichsarbeitsdienst“, zu stunden. Muster der Anweisung erschien als Bellage zur Erläuterung Nr. 26., abgedruckt in Nr. 78 dieses Verordnungsblattes vom 28. IX. 1940.

Vyhláškou čis. B 51/50, uveřejněnou v čis. 80a tohoto věstníku ze 4. října 1940, byly zrušeny s platností od 12. října 1940 slevy jízdného pro příslušníky říšské pracovní služby i v místní přepravě ČMD. Od tohoto dne vypravují se příslušníci říšské pracovní služby jízdenkami za normální jízdné, jež se však uvěřuje buď na předložení Gutscheinu (dobropisů) nebo při hromadných jízdách na předložení „Anweisung auf Fahrkarten für den Reichsarbeitsdienst“ (Poukázka na jízdenky pro říšskou pracovní službu). Vzor poukázky byl otištěn v příloze k vysvětlivce čis. 26, otištěné ve Věstníku pro železnice a plavbu č. 78 z 28. září 1940.

Zu stunden sind jedoch nicht nur die Fahrgebühren im Binnenverkehr der BMB, sondern auch jene im Verkehr nach dem übrigen Reich, soweit die letzteren auf Grund des direkten Deutsch-böhmisch-mährischen Personentaris ermittelt wurden. In die Gutscheine bzw. in die Anweisungen hat die Fahrkartenausgabe die Nummer der ausgefolgten Fahrkarten sowie den Gesamtfahrpreis in der Tarifwährung einzusetzen. Die Gutscheine bzw. Anweisungen sind dem Ausweis über die gestundeten Gebühren beizuschließen und an die vorgesezte Dienststelle statt Bargeld monatlich abzuführen.

Uvěřuje se netoliko jízdné v místní přepravě ČMD, nýbrž i jízdné v přepravě do ostatní Říše, pokud bylo vypočteno v rámci německo-česko-moravského tarifu pro přepravu cestujících. Výdejna jízdenek zapisuje v dobropisu nebo v poukázce čísla vybraných jízdenek a celkové jízdné v tarifní měně; dobropisy a poukázky připojí k výkazu uvěřených poplatků a odvede je měsíčně nadřizené služebné místo peněz.

171a

Die Rechnungen über die gestundeten Fahrgebühren sind seitens der Eisenbahndirektionen dem „Führer des Abschnitts Böhmen und Mähren (XXXIX) des Reichsarbeitsdienstes in Prag, Prag IV, Czerninpalais“ monatlich zur Bezahlung vorzulegen.

Prag, den 18. Oktober 1940. Zl. D 49092-III/4-1940.  
Nro. 85. vom 23. X. 1940.

Účet uvěřeného jízdného předloží ředitelství drah měsíčně k zaplacení na adresu: „Führer des Abschnitts Böhmen und Mähren (XXXIX) des Reichsarbeitsdienstes in Prag, Prag IV, Czerninpalais“.

V Praze dne 18. října 1940. Čís. D 49092-III/4-1940.  
Čís. 85. z 23. X. 1940.



10377

# Abfertigungsvorschriften

zum Eisenbahntarif für die Beförderung von

Personen, Reisegepäck, Expressgut und Leichen

im Verkehr

- a) zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reichsgebiet,
- b) zwischen deutschen Bahnhöfen im Durchgang durch das Protektorat Böhmen und Mähren.

## Nachtrag I

Gültig ab 15. Oktober 1940

---

Česko-moravsko-německá doprava osob, zavazadel a spěšnin.

## Výpravní předpisy

k železničnímu tarifu pro přepravu

osob, zavazadel, spěšnin a mrtvol

- a) mezi Protektorátem Čechy a Morava a ostatním říšským územím,
- b) mezi stanicemi německými v průvozu Protektorátem Čechy a Morava.

## Dodatek I.

Platí od 15. října 1940.

Die Abfertigungsvorschriften sind wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

**Seite 2**

Im Abschnitt A III 2 des Inhaltsverzeichnisses ist am Schluß nachzutragen:

„Krankenfahrstühle, Selbstfahrer usw von deutschen Kriegsbeschädigten.“

Im Abschnitt B des Inhaltsverzeichnisses sind folgende Anlagen nachzutragen:

7. a) Antrag auf Fahrpreisermäßigung zugunsten der Hitler-Freiplatz-Spende und Müttererholung.
7. b) Antrag auf Fahrpreisermäßigung zum Besuch verwundeter oder kranker deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg und zur Beerdigung verstorbener deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg.
7. c) Antrag auf Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte.
7. d) Bescheinigung für deutsche Schwerkriegsbeschädigte zur Benutzung der 2. Wagenklasse mit Fahrausweis 3. Klasse.
7. e) Bescheinigung zur freien Beförderung des Begleiters eines deutschen Schwerkriegsbeschädigten oder des Führhundes eines erblindeten Kriegsteilnehmers.
7. f) Fahrausweis zur freien Beförderung des alleinreisenden Begleiters eines Schwerkriegsbeschädigten.

**Seite 3**

Im Abschnitt A I 1 (Arten der Fahrausweise) ist der Klammervermerk hinter Arbeiterwochenkarten durch folgenden zu ersetzen: (Blankokarten werden nur im Protektorat Böhmen und Mähren ausgegeben).

**Seite 5**

Im Abschnitt A I 2 ist in dem mit „Arbeiterwochenkarten“ überschriebenen Abschnitt am Schluß zuzusetzen:

„Bei Benutzung von Arbeiterwochenkarten an Sonntagen sind die Karten unterhalb des für den Samstag vorgesehenen Feldes zu lochen.“

**Seite 8**

Im Abschnitt A III 2 (Abschnitt „Reisegepäck auf Grund von Freifahrausweisen“) ist im 4. Absatz vor den Worten „für das Freigewicht“ einzufügen „auch“.

Am Schluß des Abschnittes A III 2 sind folgende Bestimmungen nachzutragen:

**Krankenfahrstühle, Selbstfahrer usw von deutschen Kriegsbeschädigten**

Werden Krankenfahrstühle, Selbstfahrer usw von deutschen Kriegsbeschädigten frachtfrei befördert, so ist in allen drei Teilen des Gepäckscheins einzutragen:

„Gepäck für Kriegsbeschädigte.“

Im Abschnitt A IV Expreßguthkarte (Expreßgutschein) ist der vorletzte Satz auf der Seite durch folgenden zu ersetzen:

„Der Stamm verbleibt bei dem Versandbahnhof, der Expreßgut-Aufnahmeschein wird dem Absender, der Expreßgutschein dem Empfänger ausgehändigt; der Expreßgut-Begleitschein verbleibt beim Empfangsbahnhof.“

**Seite 38**

Folgende Anlagen 7 a—7 f sind nachzutragen:



Výpravní předpisy změni a doplní se takto:

**Strana 2.**

V obsahu doplní se oddíl A III 2 na konci takto:

„Pojízdné židle pro nemocné, samohybná vozidla atd. německých válečných poškozcenců.“

V oddílu B obsahu připiší se tyto přílohy:

7. a) Žádanka o poskytnutí slevy jízdného pro Hitlerovu nadaci a zotavenou matek.
7. b) Žádanka o poskytnutí slevy jízdného pro jízdy k návštěvě raněných a nemocných, jakož i pro jízdy k účasti na pohřeb zemřelých německých účastníků nynější války.
7. c) Žádanka o slevu jízdného pro německé válečné poškozcence.
7. d) Osvědčení pro německé těžké válečné poškozcence k použití 2. třídy vozové s jízdenkami 3. třídy.
7. e) Osvědčení k bezplatné přepravě průvodce německého těžkého válečného poškozcence, nebo psa v doprovodu slepého účastníka války.
7. f) Jízdní průkaz k bezplatné přepravě průvodce, jenž nedoprovází těžkého válečného poškozcence.

**Strana 3.**

V oddílu A I 1 (Druhy jízdních průkazů) doplní se za „jízdenky pro spěšné vlaky . . .“: „jízdenky pro osobní vlaky pro jednoduchou jízdu. Poznámka v závorce u dělnických jízdenek týdních nahradí se tímto novým zněním: (psané jízdenky vydávají se jen v Protektorátu Čechy a Morava).

**Strana 5.**

V oddílu A I 2 doplní se na konci oddílu nadepsaném „Dělnické jízdenky týdně“:

„Při použití dělnických jízdenek týdních v neděli nutno dirkovati jízdenky tyto pod polem, určeným pro sobotu.“

**Strana 8.**

V oddílu A III 2 v části „Zavazadla na průkazy na volnou jízdu“ doplní se v prvé řádce čtvrtého odstavce za slovy „vybere se“ slovo „těž“. Poslední věta tohoto odstavce „V zavazadelném za převažek . . .“ se škrtně.

Na konci oddílu A III 2 doplní se tato ustanovení:

**Pojízdné židle pro nemocné, samohybná vozidla atd. německých válečných poškozcenců.**

Jsou-li pojízdné židle pro nemocné, samohybná vozidla atd. německých válečných poškozcenců přepravovány zdarma, zapíše se do všech tří dílů zavazadlového lístku:

„Gepäck für Kriegsbeschädigte — zavazadlo válečného poškozcence.“

V oddílu A IV (Spěšninový lístek) nahradí se předposlední věta na této stránce tímto novým zněním:

„Prvopis zůstane v odesílací stanici, přijímací list spěšninový se vydá odesílateli, spěšninový lístek se vydá příjemci; průvodka zůstane ve stanici určení.“

**Strana 38.**

Doplní se tyto přílohy 7 a—7 f:

1720

Bitte Rückseite beachten!



# Antrag auf Fahrpreisermäßigung zugunsten der Hitler-Freiplatz-Spende und Müttererholung

Sinreise oder Rückreise<sup>1)</sup> 2)

(Berechtigt zum Lösen einer Fahrkarte zum halben Fahrpreis nur bis zu 3 Tagen vor dem im Antrag bezeichneten Reisetag)

Herr — Frau — Kind \_\_\_\_\_

(Name, Wohnort, Wohnung)

reist in \_\_\_\_\_ Klasse

von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_

am \_\_\_\_\_

Zweck der Reise: \_\_\_\_\_

- 2) {
- a) Inanspruchnahme eines Freiplatzes der Hitler-Freiplatz-Spende, die von der Reichsleitung der NSDAP, Hauptamt für Volkswohlfahrt, durchgeführt wird, oder Rückfahrt nach Inanspruchnahme eines solchen Freiplatzes;
  - b) Aufnahme erholungsbedürftiger Mütter in Müttererholungsheime oder Rückkehr von dort nach beendigtem Aufenthalt.

Dauer des Aufenthalts vom \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ bis zum \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
(Mindestdauer jeweils 7 Tage)



\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Hauptamt für Volkswohlfahrt  
oder Gauamtsleitung: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

### Nur bei Rückreise ausfüllen

2) Der (Die) oben Genannte hat hier einen Freiplatz innegehabt.



\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Ortsgruppenleitung  
des Amtes für Volkswohlfahrt: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

2) Die oben Genannte hat ihren Aufenthalt im Müttererholungsheim beendet.



\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Müttererholungsheim: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

1) Für Hin- und Rückreise je besonderer Antrag.

2) Nichtzutreffendes streichen.

Vermerke und Tagesstempel der Fahrkartenausgabe

10577

142 d

**BMB — ČMD**

Für Reisende aus dem Protektorat Böhmen und Mähren. — Pro cestující z Protektorátu Čechy a Morava.

### Antrag auf Fahrpreisermäßigung zugunsten der Hitler-Freiplatz-Spende und Müttererholung

### Žádanka o poskytnutí slevy jízdného pro Hitlerovu nadaci a zotavenou matek.

**Sinreise oder Rückreise<sup>1) 2)</sup> — Jízda tam nebo jízda zpět<sup>1) 2)</sup>**

(Berechtigt zum Besen einer Fahrkarte zum halben Fahrpreis nur bis zu 3 Tagen vor dem im Antrag bezeichneten Reisetage)  
(Oprávněuje k zakoupení jízdenky za poloviční jízdné jen do 3 dnů před dnem nastoupení jízdy, označeným v žádance)

Herr — Frau — Kind \_\_\_\_\_  
Pán — pani — dítě \_\_\_\_\_

(Name, Wohnort, Wohnung — Jméno, bydliště, byt)

reist in \_\_\_\_\_ Klasse \_\_\_\_\_  
jede v \_\_\_\_\_ tride \_\_\_\_\_  
von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_  
ze stanice \_\_\_\_\_ do stanice \_\_\_\_\_  
am \_\_\_\_\_  
dne \_\_\_\_\_

Zweck der Reise: \_\_\_\_\_  
Účel cesty: \_\_\_\_\_

- a) Inanspruchnahme eines Freiplatzes der Hitler-Freiplatz-Spende, die von der Reichsleitung der NSDAP, Hauptamt für Volkswohlfahrt, durchgeführt wird, oder Rückfahrt nach Inanspruchnahme eines solchen Freiplatzes;
- a) Použití volného místa Hitlerovy nadace prováděné říšským vedením strany NSDAP, hlavním úřadem pro blaho lidu, nebo jízda zpět, po použití takového volného místa.
- b) Aufnahme erholungsbedürftiger Mütter in Müttererholungsheime oder Rückkehr von dort nach beendigtem Aufenthalt;
- b) Přijetí matek potřebných zotavení, do zotavoven pro matky, nebo pro návrat po ukončení pobytu v nich.

Dauer des Aufenthalts vom (Mindestdauer jeweils 7 Tage) \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_ bis zum \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_  
Doba pobytu od (nejméně 7 dní) \_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_ dne \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_



Hauptamt für Volkswohlfahrt oder Gauamtleitung: \_\_\_\_\_  
Hlavní úřad pro blaho lidu nebo župní vedení: \_\_\_\_\_  
Unterschrift — Podpis: \_\_\_\_\_

**Nur bei Rückreise ausfüllen. — Vyplni se jen při jízde zpět.**

<sup>1)</sup> Der (Die) oben Genannte hat hier einen Freiplatz innegehabt. — <sup>2)</sup> Svrchu jmenovaný (á) použil (a) volného místa.



\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ dne \_\_\_\_\_  
Ortsgruppenleitung des Amtes für Volkswohlfahrt: \_\_\_\_\_  
Místní skupina úřadu pro blaho lidu: \_\_\_\_\_  
Unterschrift — Podpis: \_\_\_\_\_

<sup>1)</sup> Die oben Genannte hat ihren Aufenthalt im Müttererholungsheim beendet.  
<sup>2)</sup> Svrchu jmenovaná ukončila pobyt v zotavovně pro matky.



\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ dne \_\_\_\_\_  
Müttererholungsheim: \_\_\_\_\_  
Zotavovna pro matky: \_\_\_\_\_  
Unterschrift — Podpis: \_\_\_\_\_

<sup>1)</sup> Für Sin- und Rückreise je besonderer Antrag.  
Pro jízdu tam a pro jízdu zpět vždy zvláštní žádanka.  
<sup>2)</sup> Nichtzutreffendes freilassen. — Nebodici se škrtněte.

**Bemerkte und Tagesstempel der Fahrkartenausgabe  
Poznámky a datové razítka výdejny jízdenek**



## Antrag auf Fahrpreisermäßigung

- a) zum Besuch verwundeter oder kranker } deutscher Teilnehmer  
 b) zur Beerdigung verstorbener } am gegenwärtigen Krieg  
 Hinreise oder Rückreise <sup>1) 2)</sup>

für \_\_\_\_\_ in \_\_\_\_\_  
(Name des Angehörigen) (Wohnort)

zur einmaligen Fahrt in \_\_\_\_\_ Klasse

von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_  
(Mindestentfernung 50 km)

gültig vom \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ bis zum \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Zweck der Reise:

- <sup>2)</sup> a) Besuch  
 Rückkehr vom Besuch des verwundeten oder kranken Kriegsteilnehmers

\_\_\_\_\_, der sich in \_\_\_\_\_  
(Name) (Ort)  
 in ärztlicher Pflege befindet.

- <sup>2)</sup> b) Teilnahme an  
 Rückkehr von \_\_\_\_\_ der Beerdigung des Kriegsteilnehmers

\_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
(Name)

in \_\_\_\_\_  
(Ort)

### Bescheinigung

Der Inhaber dieses Antrages ist d \_\_\_\_\_  
(Vater, Mutter usw)  
 des genannten Kriegsteilnehmers.

— Außerdem bei Angehörigen nach Ziff 1 b) auf der Rückseite: —

- <sup>2)</sup> Die auf der Rückseite nach Ziff 1 a) genannten Angehörigen sind verstorben  
 oder nicht reisefähig. \_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Stempel

\_\_\_\_\_  
(Gemeinde- [Ortspolizei-] behörde)

\_\_\_\_\_  
(Unterschrift)

<sup>1)</sup> Für Hin- und Rückreise je besonderer Antrag.

<sup>2)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

Der Antrag ist auf Verlangen vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt mit dem Fahrausweis abzugeben.

**Vermerke und Tagesstempel  
 der Fahrkartenausgabe**

V I 601 82

10543



142 f

BMB — ČMD

Für Reisende aus dem Protektorat Böhmen und Mähren. — Pro cestující z Protektorátu Čechy a Morava.

### Antrag auf Fahrpreisermäßigung

- a) zum Besuch verwundeter oder kranker ) deutscher Teilnehmer
- b) zur Beerdigung verstorbener ) am gegenwärtigen Krieg

### Žádanka o poskytnutí slevy jízdného

- a) pro jízdy k návštěvě raněných nebo nemocných ) německých
- b) pro jízdy k účasti na pohřbu zemřelých ) účastníků války

Sinreise oder Rückreise<sup>1)</sup> — Jízda tam nebo jízda zpět<sup>1)</sup>

für \_\_\_\_\_ in \_\_\_\_\_  
 pro (Name des Angehörigen — Jméno rodinného příslušníka) v \_\_\_\_\_ (Wohnort — Bydliště)  
 zur einmaligen Fahrt in \_\_\_\_\_ Klasse  
 pro jednu jízdu v \_\_\_\_\_ třídě  
 von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_  
 z \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_  
 (Mindestentfernung 50 km — Nejmenší vzdálenost 50 km)

gültig vom \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_ bis zum \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_  
 platí od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_  
 Zweck der Reise: — Účel cesty:

a) a) Besuch — Návštěva \_\_\_\_\_ des verwundeten oder kranken Kriegsteilnehmers  
 Rückkehr vom Besuch — Návrat z návštěvy raněného nebo nemocného účastníka války  
 \_\_\_\_\_ der sich in \_\_\_\_\_  
 (Name — Jméno) / který jest v lékařském ošetřování v \_\_\_\_\_ (Ort — Místo)  
 in ärztlicher Pflege befindet.

b) Teilnahme an — Účast na ) der Beerdigung des Kriegsteilnehmers  
 Rückkehr von — Návrat z ) pohřbu účastníka války

\_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_  
 (Name — Jméno) dne \_\_\_\_\_ (Ort — Místo)  
 in \_\_\_\_\_  
 v \_\_\_\_\_ (Ort — Místo)

### Becheinigung — Potvrzení

Der Inhaber dieses Antrages ist b \_\_\_\_\_ des genannten Kriegsteilnehmers.  
 Držitel této žádanky jest \_\_\_\_\_ (Vater, Mutter usw. — Otec, matka atd.) jmenovaného účastníka války.  
 — Außerdem bei Angehörigen nach Ziff 1 b) auf der Rückseite: —  
 — Kromě toho u rodinných příslušníků uvedených v bodě 1 b) na druhé straně: —  
 2) Die auf der Rückseite nach Ziff 1 a) genannten Angehörigen sind verstorben oder nicht reisefähig.  
 Rodinní příslušníci uvedení na druhé straně v bodě 1 a) zemřeli nebo nejsou schopni jízdy.



\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_  
 / dne \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 (Gemeinde-(Ortspolizei-)Behörde — Obecni [policejní] úřad)  
 \_\_\_\_\_  
 (Unterschrift — Podpis)

<sup>1)</sup> Für Sin- und Rückreise je besonderer Antrag.  
 Pro jízdu tam a pro jízdu zpět vždy zvláštní žádanka.  
<sup>2)</sup> Nichtzutreffenbeis freiden. — Co se nehodí, skrtněte.

**Bemerte und Tagesstempel der Fahrtartenausgäte**  
**Záznamy a datové razítka výdejny jízdenek**

Der Antrag ist auf Verlangen vorzulegen und bei Beendigung der Fahrt mit dem Fahrausweis abzugeben.  
 Žádanku předložte na požádání a odevzdejte po ukončení jízdy zároveň s jízdním průkazem.



## Antrag auf Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte

**Hinreise<sup>1)</sup>**

für den Kriegsbeschädigten \_\_\_\_\_ (Name)  
zur einmaligen Fahrt in \_\_\_\_\_ Klasse  
von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_

gültig vom \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Zweck der Reise<sup>2)</sup>: 1. Behandlung durch Fachärzte 4. Erholungsaufenthalt 7. Aufsuchen der Beratungsstelle  
2. Unterbringung in Heilanstalten 5. Unterbringung in Ausbildungsanstalten 8. Vorstellung beim Arbeitgeber  
3. Besuch von Kurorten und Erholungsheimen 6. Besuch eines Ausbildungslehrgangs 9. Stellenantritt

**Bescheinigung:** Die Entsendung des Genannten steht im ursächlichen Zusammenhang mit der Kriegsdienstbeschädigung und ist von der unterzeichneten amtlichen Fürsorgestelle für Kriegsbeschädigte als notwendig anerkannt worden.

**Zu 4:** Das Zeugnis eines beamteten Arztes über die Notwendigkeit des Erholungsaufenthalts hat vorgelegen.



Stempel  
der  
Fürsorgestelle

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Amtliche Fürsorgestelle: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

**Rückreise<sup>1)</sup>**

für den Kriegsbeschädigten \_\_\_\_\_ (Name)  
zur einmaligen Fahrt in \_\_\_\_\_ Klasse  
von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_

gültig vom \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Zweck der Reise<sup>2)</sup>: 1. Rückkehr vom Facharzt 4. Rückkehr vom Erholungsaufenthalt 7. Rückkehr von der Beratungsstelle  
2. Rückkehr aus der Heilanstalt 5. Rückkehr aus der Ausbildungsanstalt 8. Rückkehr von der Vorstellung beim Arbeitgeber  
3. Rückkehr aus dem Kurort — Erholungsheim 6. Rückkehr vom Ausbildungslehrgang

**Bescheinigung:** Die Entsendung des Genannten steht im ursächlichen Zusammenhang mit der Kriegsdienstbeschädigung und ist von der unterzeichneten amtlichen Fürsorgestelle für Kriegsbeschädigte als notwendig anerkannt worden.

**Zu 4:** Das Zeugnis eines beamteten Arztes über die Notwendigkeit des Erholungsaufenthalts hat vorgelegen.



Stempel  
der  
Fürsorgestelle

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Amtliche Fürsorgestelle: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Es wird bescheinigt<sup>3)</sup>:

- zu 1: Der oben Genannte ist am \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ von mir untersucht worden.  
zu 2-5: Der oben Genannte hat seinen hiesigen Aufenthalt am \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ beendet.  
zu 6: Der Ausbildungslehrgang ist am \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ beendet.  
zu 7: Die Beratung hat am \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ stattgefunden.  
zu 8: Der oben Genannte hat sich hier \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_ vorgestellt.



Stempel  
des Facharztes,  
der Heilanstalt  
u.ä.

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

(zu 1: des Facharztes; zu 2: der Heilanstalt; zu 3: der Kurverwaltung oder des Erholungsheimes; zu 4: der Erholungsbehörde; zu 5: der Ausbildungsanstalt; zu 6: des Leiters des Lehrgangs; zu 7: der Beratungsstelle; zu 8: des Arbeitgebers).

**Begleiter<sup>1)</sup>**

(Die Notwendigkeit der Begleitung ist durch ärztliches Zeugnis oder ein Zeugnis der amtlichen Fürsorgestelle nachzuweisen.)

Es wird bescheinigt, daß \_\_\_\_\_ (Name des Begleiters) \_\_\_\_\_ den oben genannten Kriegsbeschädigten  
begleitet — untergebracht hat<sup>2)</sup> — abholt<sup>3)</sup> und allein am \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_  
von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_ fährt.



Stempel  
der  
Fürsorgestelle

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Amtliche Fürsorgestelle: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

<sup>1)</sup> Für Hin- und Rückreise des Kriegsbeschädigten und des Begleiters je besonderer Antrag.

<sup>2)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

<sup>3)</sup> Auszufüllen ist auch der Abschnitt „Hinreise“.

<sup>4)</sup> Auszufüllen ist auch der Abschnitt „Rückreise“.

Der Antrag und ggf. das ärztliche Zeugnis oder das Zeugnis der Fürsorgestelle über die Notwendigkeit der Begleitung sind auf Verlangen vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt mit dem Fahrausweis abzugeben.

V I 601 36

Vermerke und Tagesstempel der Fahrtartenausgabe



142h



Lichtbild  
des  
Schwerkriegsbeschädigten

Stempel der  
Fürjorge-  
stelle

Unterschrift des Inhabers

V 601 37

Bitte Rückseite beachten!

Gültig für das Kalenderjahr 19 \_\_\_\_\_

**Bescheinigung**  
für deutsche Schwerkriegsbeschädigte zur Benutzung  
der 2. Wagenklasse mit Fahrausweis 3. Klasse

Herr \_\_\_\_\_

in \_\_\_\_\_

ist Schwerkriegsbeschädigter.

Nach dem Zeugnis eines Arztes des Versorgungsamts  
erfordert der auf der Kriegsbienstbeschädigung beruhende  
Zustand die Benutzung der 2. Wagenklasse.

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

Amliche Fürjorgestelle: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

11700

142 v

Gültig für das Kalenderjahr 19\_\_\_\_\_

Bitte Rückseite beachten!



Bescheinigung zur freien Beförderung des  
Begleiters eines deutschen Schwerkriegs-  
beschädigten oder des Führhundes eines erblindeten Kriegsteilnehmers

Nr \_\_\_\_\_  
(Liste der Schwerkriegs-  
beschädigten)

Herr \_\_\_\_\_ ist

Lichtbild  
des Schwerkriegs-  
beschädigten

#### Schwerkriegsbeschädigter

und muß ständig begleitet werden. Diese Bescheinigung gilt bei gemeinschaftlichen Reisen des Schwerkriegsbeschädigten und des Begleiters als Fahrausweis für den Begleiter, bei einem alleinreisenden erblindeten Kriegsteilnehmer als Fahrausweis für den Führhund.

Für alleinreisende Begleiter fertigt die Gemeinde- (Kreispolizei-) Behörde einen besonderen Fahrausweis aus, der nur in Verbindung mit der vorliegenden Bescheinigung zur freien Fahrt berechtigt.

den \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

Stempel  
der  
Eisenbahn-  
verwaltung

Eisenbahn-  
verwaltung: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Die Bescheinigung ist auf Verlangen jederzeit vorzulegen und nach Ablauf ihrer Gültigkeit zurückzugeben.

60138

10541





Stempel der Fahrkartenausgabe

# Fahrausweis

## zur freien Beförderung des **allein** reisenden Begleiters eines **Schwerkriegsbeschädigten**

(nur gültig, wenn von der Fahrkartenausgabe des Abgangsbahnhofs abgestempelt, und wenn gleichzeitig die „Bescheinigung zur freien Beförderung des Begleiters eines Schwerkriegsbeschädigten“ vorgelegt wird)

Für \_\_\_\_\_ in \_\_\_\_\_  
zur einmaligen freien Fahrt  
in 3. Klasse der Personen-, Eil- oder Schnellzüge

von \_\_\_\_\_ nach \_\_\_\_\_  
gültig 4 Tage. Der Tag der Abstemplung durch die Fahrkartenausgabe rechnet  
als 1. Tag der Geltungsdauer.

Es wird bescheinigt, daß d. \_\_\_\_\_ Genannte den Schwerkriegsbeschädigten

(Name und Wohnort)

in \_\_\_\_\_  
untergebracht hat\*)  
abholt\*)

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_



Stempel  
der Behörde

Gemeinde- (Ortspolizei-) behörde: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

\*) Nichtzutreffendes streichen.

Der Fahrausweis wird wie eine gewöhnliche Fahrkarte gelocht und ist  
bei Beendigung der Fahrt an den Zug- oder Bahnsteigschaffner abzugeben.

Seite 30

Folgendes Muster für Arbeiterwochenkarten  
ist nachzutragen:

Strana 30.

Doplň se tento vzor dělnické jízdenky tý-  
denní:

Arbeiterwochenkarte  
Dělnická jízdenka týdenní

Für die Rück- fahrt - Zpět		BMB	
	Stempel der Fahrkartenausgabe:	ČMD	
			000
	<b>Arbeiterfahrkarte - Dělnická jízdenka</b>		
		von dem Bahnhofe ze stanice	_____
		nach dem Bahnhofe do stanice	_____
		über přes	_____
		3. Klasse des Personenzuges — 3. tř. osobního vlaku.	_____ km _____
		_____ K _____ h _____	
		Am Dne	_____ 19 _____
Für die Hin- fahrt - Tam			
M			M
P			P
D			D
Ú			Ú
M			M
S			S
D			D
Č			Č
F			F
P			P
S			S
S			S

Ausgefertigt:  
Vydal: \_\_\_\_\_



173-

Deutsch-böhmisch-mährischer Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr

# Eisenbahntarif

für die Beförderung von

Personen, Reisegepäck, Expressgut und Leichen

im Verkehr

- a) zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reichsgebiet,
- b) zwischen deutschen Bahnhöfen im Durchgang durch das Protektorat Böhmen und Mähren.

## Heft 1

Tarifbestimmungen

## Nachtrag I

Gültig ab 15. Oktober 1940

Preis —,15 RM

Nr. 788 a  
des deutschen Tarifverzeichnisses

Česko-moravsko-německá doprava osob, zavazadel a spěšnin.

# Železniční tarif

pro přepravu

osob, zavazadel, spěšnin a mrtvol

- a) mezi Protektorátem Čechy a Morava a ostatním říšským územím,
- b) mezi stanicemi německými v průvozu Protektorátem Čechy a Morava.

## Sešit 1.

Tarifní ustanovení.

## Dodatek I.

Platí od 15. října 1940.

173<sup>2</sup>a

Der Tarif ist wie folgt zu ergänzen und zu berichtigen:

**Umschlag und Titelblatt:**

Die Nummer des deutschen Tarifverzeichnisses ist in 788 a zu ändern.

**Seite 2:**

Im Abschnitt C a des Inhaltsverzeichnisses ist nachzutragen:

- 6. Müttererholung.
- 7. a) Besuch verwundeter oder kranker deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg;  
b) Beerdigung verstorbener deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg.
- 8. Deutsche Kriegsbeschädigte bei bestimmten Reisen.
- 9. Deutsche Schwerkriegsbeschädigte.
- 10. Begleiter von deutschen Schwerkriegsbeschädigten, die ständiger Begleitung bedürfen.

Als Abschnitt C e des Inhaltsverzeichnisses wird nachgetragen:

- e) Krankenfahrstühle, Selbstfahrer usw von deutschen Kriegsbeschädigten.

**Seite 15:**

Im Abschnitt C a 2 ist der Abschnitt b) unter der Überschrift „Berechtigte“ durch folgenden zu ersetzen:

- b) Die Offiziere und Beamten der deutschen Wehrmacht und die Angehörigen des Reichsarbeitsdienstes und der ~~44~~-Totenkopfverbände, die im Reich oder im Protektorat Böhmen und Mähren Dienst leisten.

Der Abschnitt „Verbindungen“ ist durch folgenden zu ersetzen:

V e r b i n d u n g e n

Ermäßigte Fahrausweise werden ausgegeben:

- an Verheiratete zur Fahrt nach dem Wohnort ihrer Ehegatten oder ihrer Kinder unter 14 Jahren,
- an Unverheiratete zur Fahrt nach dem Wohnort ihrer unehelichen Kinder unter 14 Jahren,
- an Verwitwete und Geschiedene zur Fahrt nach dem Wohnort ihrer Kinder unter 14 Jahren.

**Seite 16:**

Im Abschnitt C a 3 ist am Schluß des mit „Geltungsdauer“ überschriebenen Absatzes zuzusetzen:

Die Arbeiterwochenkarten können jedoch auch an Sonntagen zu einer Hin- und Rückfahrt benutzt werden, wenn in den Ausweisen zur Erlangung der Arbeiterwochenkarte vom Arbeitgeber bescheinigt ist, daß der Werkstätige am Sonntag arbeiten oder die Eisenbahn zur Fahrt aus der Nachtschicht oder in die Nachtschicht benutzen muß.

**Seite 19:**

Folgende Abschnitte C a 6—10 sind nachzutragen:

**6. Müttererholung**

B e r e c h t i g t e

- 1. Erholungsbedürftige Mütter, die von der Reichsleitung der NSDAP, Hauptamt für Volkswohlfahrt, nach Müttererholungsheimen entsandt werden.

10539



174

V tarifu provedou se tyto změny a doplňky:

**Obal a titulní list:**

Číslo německého tarifního seznamu změní se na 788 a.

**Strana 2:**

V obsahu doplní se oddíl C a) takto:

6. Zotavená matek.
7. a) K návštěvě raněných a nemocných německých účastníků války;  
b) k účasti na pohřbu zemřelých německých účastníků války.
8. Pro německé válečné poškozence při určitých cestách.
9. Pro těžce postižené německé válečné poškozence.
10. Pro průvodce těžce postižených německých válečných poškozenců, kteří potřebují stálý doprovod.

Obsah doplní se dále tímto novým oddílem C e):

- e) Pojízdné židle, samohybná vozidla a j. německých válečných poškozenců.

**Strana 15:**

V oddílu C a) 2 nahradí se odstavec b) tímto novým zněním:

- b) Důstojníkům a úředníkům německé branné moci, jakož i příslušníkům říšské pracovní služby a útvarů ~~44~~-Totenkopfverbände, kteří konají službu v Protektorátu Čechy a Morava nebo na ostatním říšském území.

Odstavec „spojé“ nahradí se takto:

Zlevněné jízdenky se vydávají:

- Ženatým (provdaným) pro jízdu do místa bydliště manželova (manželky), nebo do místa bydliště jejich dětí, mladších 14 let,  
svobodným pro jízdu do místa bydliště jejich nemanželských dětí, mladších 14 let,  
ovdovělým a rozvedeným pro jízdu do místa bydliště jejich dětí, mladších 14 let.

**Strana 16:**

V oddílu C a) 3 doplní se oddíl nadepsaný „doba platnosti“ na konci takto:

Dělnické jízdenky týdenní opravňují též k jedné jízdě tam a zpět v neděli, potvrdí-li zaměstnavatel na dělnické průkazce nebo na žádance, že zaměstnanec pracuje též v neděli nebo, že musí použítí železnice v neděli k jízdě do noční směny nebo k návratu z ní.

**Strana 19:**

Zařadí se tyto nové oddíly C a) 6—10:

**6. Zotavená matek.**

N á r o k.

1. Nárok na slevu mají matky, potřebující zotavené, které vysílá do zotavoven pro matky říšské vedení strany NSDAP, hlavní úřad pro blaho lidu.

145

#### Art und Zweck der Reise

- Fahrten zur Aufnahme in Müttererholungsheime und zurück zum Wohnort. Der Erholungsaufenthalt muß an einem Ort mindestens 7 Tage dauern.

#### Preise, Wagenklasse, Züge

- Halber Fahrpreis 2. und 3. Klasse für Personenzüge, in Eil- und Schnellzügen außerdem voller Zuschlag.
- Beim Übergang aus der 3. in die 2. Wagenklasse wird der Unterschied zwischen den ermäßigten Preisen beider Klassen erhoben. Übergang in die 1. Wagenklasse ist nicht zulässig.

#### Art des Fahrausweises

- Fahrkarten zum halben Preis. Reisen mehrere Mütter zusammen, so kann ein Beförderungsschein ausgestellt werden. Jeder Reisende erhält dann außerdem eine Gesellschaftskarte, die mit dem Beförderungsschein als Fahrausweis im Sinne des Tarifs gilt.
- Die ermäßigten Fahrkarten werden bis zu 3 Tagen vor dem im Antrag angegebenen ersten oder letzten Tag des Erholungsaufenthalts ausgegeben.

#### Fahrtunterbrechung

- Fahrtunterbrechung ist wie bei gewöhnlichen Fahrkarten zulässig.

#### Beschränkungen

- Die Eisenbahn kann die Ermäßigung an einzelnen Tagen, z B zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten oder zu Ferienanfang und -schluß, versagen oder die Teilnehmer auf bestimmte Züge verweisen. Die Eisenbahnverwaltung kann auch einzelne Züge ausschließen.

#### Antrag

- Für jede einzelne Fahrt ist ein Antrag nach dem Muster der Anlage 7a der Abfertigungsvorschriften beim Abgangsbahnhof zu stellen. Der Antrag muß von der Reichsleitung der NSDAP, Hauptamt für Volkswohlfahrt, oder von einer Gauamtsleitung des Amtes für Volkswohlfahrt unterschrieben und unterstempelt sein.
- Im Antrag ist der Zweck der Reise, der Zielort, die zu benutzende Wagenklasse sowie der erste und letzte Tag des Erholungsaufenthalts anzugeben.
- Für die Rückfahrt ist im Antrag von dem Müttererholungsheim die Beendigung des Erholungsaufenthalts zu bescheinigen.
- Der Antrag wird bei jeder Lösung eines Fahrausweises abgestempelt und zurückgegeben. Er ist jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt mit dem Fahrausweis abzugeben. Bei Ausstellung eines Beförderungsscheins bleibt der Antrag beim Abgangsbahnhof.

#### 7. Besuch verwundeter oder kranker deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg und Beerdigung verstorbener deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg

##### Berechtigte

- Angehörige deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg, und zwar:
  - Eltern, Ehegatten, Kinder, Geschwister und Verlobte, auch Stiefeltern oder -kinder und Adoptiveltern oder -kinder;
  - Großeltern, Enkelkinder, Schwieger- und Pflegeeltern sowie Geschwister der Ehefrau des Kriegsteilnehmers.

Die Angehörigen zu b) sind n u r d a n n berechtigt, wenn sie die unter a) genannten nächsten Angehörigen vertreten, weil diese nicht mehr leben oder aus Alters- oder Gesundheits- oder ähnlichen Rücksichten nicht oder nicht allein reisefähig sind.

- Als deutsche Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg sind anzusehen: alle während der Dauer des gegenwärtigen Krieges im Wehrdienst stehenden Soldaten und die Angehörigen der der Wehrmacht unmittelbar unterstehenden Verbände, wie ~~SS~~-Verfügungstruppe, ~~SS~~-Totenkopfdivision, ~~SS~~-Polizeidivision, Teile des Reichsarbeitsdienstes, ferner die im Dienste der Wehrmacht stehenden

10537



### Druh a účel jízdy.

2. Jízdy k přijetí do zotavenou pro matky a zpět do místa bydliště.  
Pobyt na zotavenou musí trvat v jednom místě nejméně 7 dnů.

### Jízdné. Vozová třída. Vlaky.

3. Poloviční jízdné 2. a 3. třídy osobního vlaku, ve spěšných vlacích a rychlicích mimo to plný příplatek.  
4. Při přestupu z 3. do 2. třídy vozové vybere se rozdíl mezi zlevněným jízdným obou tříd. Přestup do 1. vozové třídy není dovolen.

### Jízdní průkazy.

5. Jízdenky za poloviční jízdné. Pro společné jízdy více matek může být vydán přepravní rejstřík. Každý účastník obdrží pak sčítací listek, který platí s přepravním rejstříkem jakožto jízdní průkaz ve smyslu tarifu.  
6. Zlevněné jízdenky vydávají se do 3 dnů před prvním nebo posledním dnem pobytu na zotavenou, uvedeném v žádosti.

### Přerušování jízdy.

7. Přerušování jízdy jest dovoleno jako u obyčejných jízdenek.

### Omezení.

8. Železnice může poskytnouti slevy pro určité dny odepřítí, na př. o velikonočních, letních, vánočních nebo na začátku a konci prázdnin, anebo odkázati účastníky na určité vlaky.  
Železnice může slevu u určitých vlaku vyloučiti.

### Žádost o slevu.

9. Pro každou jednotlivou jízdu musí být nástupní stanici předložena žádanka podle vzoru přílohy 7 a) výpravních předpisů. Cestující obdrží tudíž dvě žádanky, jednu pro jízdu tam a jednu pro jízdu zpět. Žádanka musí být podepsána a opatřena razítkem říšského ústředí NSDAP, hlavní úřad pro blaho lidu, nebo župním vedením úřadu pro blaho lidu.  
10. V žádance musí být uveden účel jízdy, cíl cesty, vozová třída, jakož i první a poslední den pobytu na zotavenou.  
11. Při jízdě zpět potvrdí zotavovna matky na žádance ukončení pobytu na zotavenou.  
12. Žádanka se při každém zakoupení jízdenky orazítkuje a vrátí držiteli. Žádanka musí být kdykoli na požádání předložena a odevzdána při ukončení jízdy zároveň s jízdním průkazem.  
Vydá-li se přepravní rejstřík, zůstane žádanka u výdejny nástupní stanice.

## 7. Sleva jízdného k návštěvě raněných a nemocných a k účasti na pohřbu zemřelých německých účastníků války.

### Nárok.

1. Nárok na slevu mají rodinní příslušníci německých účastníků nynější války, a to:  
a) rodiče, manželé, děti, sourozenci a snoubenci, též nevlastní rodiče nebo děti adoptivní rodiče nebo děti adoptované,  
b) prarodiče, vnuci, tchán nebo tchyně, jakož i sourozenci manželky účastníka války.

Osoby, vyjmenované pod b), mají nárok na slevu jízdného jen, zastupují-li nejbližší rodinné příslušníky, uvedené pod a), jsou-li tito již mrtví nebo pro stáří, ze zdravotních nebo jiných důvodů nebo sami nemohou jízdu nastoupiti.

2. Za německé účastníky nynější války třeba považovati: všechny vojáky, kteří po dobu trvání nynější války jsou v branné službě a příslušníky svazů, podřízených bezprostředně branné moci jako ~~SS~~-Verfügungstruppe, ~~SS~~-Totenkopfdivision, ~~SS~~-Polizeidivision, oddily říšské pracovní služby, dále příslušníky dobrovolné péče o nemocné, kteří jsou ve službách branné moci jakož i příslušníky

Angehörigen der freiwilligen Krankenpflege sowie Angehörige des Wehrmachtgefolges, soweit dieses sich beim Feldheer befindet und den militärischen Strafvorschriften (Kriegsgesetzen) und Disziplinarbestimmungen für die Wehrmachtteile unterworfen ist.

#### Art und Zweck der Reise

3. Fahrten der Angehörigen
  - a) zum Besuch der in ärztlicher Pflege befindlichen verwundeten oder kranken deutschen Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg;
  - b) zur Teilnahme an der außerhalb des Heimatortes stattfindenden Beerdigung verstorbener deutscher Teilnehmer am gegenwärtigen Krieg.
4. Die Entfernung für einfache Fahrt muß mindestens 50 km betragen.

#### Preise, Wagenklasse, Züge

5. Halber Fahrpreis 2. oder 3. Klasse für Personenzüge; in Eil-, Schnell- und Fernschnellzügen außerdem voller Zuschlag. Zwei Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr zahlen zusammen den halben Fahrpreis. Für ein einzelnes Kind wird der halbe Fahrpreis ohne weitere Ermäßigung erhoben.
6. Bei Übergang aus der 3. in die 2. Wagenklasse wird der Unterschied zwischen den ermäßigten Preisen beider Klassen erhoben. Übergang in die 1. Wagenklasse ist nicht zulässig.

#### Art des Fahrausweises

7. Fahrkarten zum halben Preis.

#### Fahrtunterbrechung

8. Fahrtunterbrechung ist wie bei gewöhnlichen Fahrkarten zulässig.

#### Antrag

9. Für jede Person und für jede Fahrt (Hin- und Rückfahrt je besonders) ist beim Abgangsbahnhof ein Antrag nach dem Muster der Anlage 7b der Abfertigungsvorschriften durch die Gemeinde-(Orts-polizei-)behörde des Heimatortes der Angehörigen zu stellen.
10. In dem Antrag muß angegeben sein, welches verwandtschaftliche Verhältnis zu dem Kriegsteilnehmer besteht und an welchem Ort der Kriegsteilnehmer sich in ärztlicher Pflege befindet oder an welchem Ort und zu welcher Zeit die Beerdigung stattfindet.

Bei den in Ziffer 1 b) genannten Angehörigen muß außerdem bescheinigt sein, daß keine Angehörigen nach Ziffer 1 a) vorhanden oder daß diese nicht oder nicht allein reisefähig sind. Bei dem Antrag für die Rückfahrt muß die Krankenanstalt (Lazarett) usw. bescheinigen, daß der Inhaber des Antrages den Kriegsteilnehmer besucht hat.

11. Der Antrag wird beim Lösen des Fahrausweises abgestempelt und zurückgegeben. Er ist jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt mit dem Fahrausweis abzugeben.

### 8. Deutsche Kriegsbeschädigte bei bestimmten Reisen

#### Berechtigte

1. A. Teilnehmer an den Feldzügen von 1864, 1866, 1870/71, 1914/18, am Chinafeldzug und an den Kolonialkriegen, die infolge einer in diesen Kriegen erlittenen, amtlich anerkannten Dienstbeschädigung dauernde Schädigung der Gesundheit zurückbehalten haben.

Den Kriegsbeschädigten werden gleicherachtet die Schwerbeschädigten der nationalen Erhebung.

- B. Ehemalige Angehörige der Wehrmacht, die während der Dauer des Krieges gegen Polen, die Westmächte und deren Verbündete eine Beschädigung bei besonderem Einsatz oder eine Wehrdienstbeschädigung erlitten haben.
- C. Ehemalige Angehörige der Legion Condor und der sonstigen in Spanien eingesetzten Verbände (Spanienkämpfer), die während der Dauer des Einsatzes für Spanien eine Beschädigung bei besonderem Einsatz oder eine Wehrdienstbeschädigung erlitten haben.
- D. Ehemalige Angehörige der Wehrmacht und des sudetendeutschen Freikorps (Sudetenlandkämpfer), die während der Befreiung des Sudetenlandes eine Beschädigung bei besonderem Einsatz oder eine Wehrdienstbeschädigung erlitten haben.

10535



doprovodu branné moci, pokud se nalézají u polního vojska a podléhají vojenským trestným předpisům (válečným zákonům) a kázeňskému řádu pro oddíly branné moci.

Druh a účel jízdy.

- 3. Jízdy rodinných příslušníků
  - a) k návštěvě raněných nebo nemocných německých účastníků nynější války, kteří jsou v lékařském ošetřování,
  - b) k účasti na pohřbu zemřelých německých účastníků války konaného mimo domovskou obec.
- 4. Nejmenší vzdálenost jak pro jízdu tam, tak i pro jízdu zpět musí činit nejméně 50 km.

Jízdné. Vozová třída. Vlaky.

- 5. Poloviční obyčejné jízdné 2. nebo 3. třídy osobního vlaku; ve spěšných vlacích, rychlicích a dálkových rychlicích mimo to plný příslušný příplatek. Dvě děti ve věku od 4 do 10 let platí dohromady poloviční jízdné. Jednotlivé dítě platí poloviční jízdné bez další slevy.
- 6. Při přestupu z 3. do 2. třídy vozové vybere se rozdíl mezi zlevněným jízdným obou tříd. Přestup do I. třídy vozové není dovolen.

Jízdní průkazy.

- 7. Jízdenky za poloviční jízdné.

Přerušeni jízdy.

- 8. Přerušiti jízdu jest dovoleno jako u obyčejných jízdenek.

Žádost o slevu.

- 9. Pro každou osobu a pro každou jednotlivou jízdu (zvláště pro jízdu tam a zvláště pro jízdu zpět) musí býti nástupní stanici předložena žádanka podle vzoru přílohy 7 b) výpravních předpisů, potvrzená obecním nebo policejním úřadem domovské obce rodinných příslušníků.
- 10. V žádance musí býti uveden rodinný poměr cestujícího k účastníku války a místo, v němž jest lékařsky ošetřován, nebo místo a den pohřbu.

U rodinných příslušníků, uvedených pod 1 b), musí býti kromě toho potvrzeno, že není rodinných příslušníků podle bodu 1 a), nebo, že žádný z nich není schopen jízdy vůbec nebo sám. Na žádance platné pro jízdu zpět musí potorditi nemovice (lazaret) a pod., že držitel žádanky navštívil účastníka války.

- 11. Žádanka se při zakoupení jízdenky orazítkuje a vrátí držiteli. Žádanka musí býti kdykoli na požádání předložena a odevzdána při ukončení jízdy zároveň s jízdním průkazem.

8. Sleva jízdného pro německé válečné poškozenec při určitých cestách.

Nárok.

- 1. A. Nárok na slevu mají: Účastníci válečných výprav z r. 1864, 1866, 1870/71, 1914/18, válečné výpravy v Číně a válek koloniálních, kteří v důsledku ve válce utrpěného, úředně uznaného služebního poškození utrpěli trvalou škodu na zdraví.  
Válečným poškozeným jsou na roveň postaveni těžce poškození při národním hnutí.
- B. Bývalí příslušníci branné moci, kteří po dobu války proti Polsku, Západním mocnostem a jejich spojencům utrpěli poškození při zvláštních úkolech nebo při výkonu branné služby.
- C. Bývalí příslušníci Legie Condor a ostatních ve Španělsku zasazených svazů (bojovníci ve Španělsku), kteří po dobu svého použití ve prospěch Španělska utrpěli poškození při zvláštních úkolech nebo při výkonu branné služby.
- D. Bývalí příslušníci branné moci a sudetoněmeckých oddílů „Freikorps“ (sudetští bojovníci), kteří během osvobození Sudetského území utrpěli poškození při zvláštních úkolech nebo při výkonu branné služby.

## Art und Zweck der Reise

2. Fahrten, die in ursächlichem Zusammenhang mit der Dienstbeschädigung stehen und als notwendig anerkannt sind, und zwar:

Hin- und Rückfahrt zwischen dem Aufenthaltsort des  
Kriegsbeschädigten und den Zielorten

- a) zur Behandlung durch Fachärzte,
- b) zur Unterbringung in Heilanstalten,
- c) zum Besuch von Kurorten und Erholungsheimen,
- d) zum Erholungsaufenthalt,
- e) zur Unterbringung in Ausbildungsanstalten,
- f) zum Besuch von Ausbildungslehrgängen,
- g) zum Aufsuchen der Beratungsstellen, die von der amtlichen Kriegsbeschädigtenfürsorge oder von der Nationalsozialistischen Kriegsoferversorgung eingerichtet sind, in Angelegenheiten der Arbeits- und Berufsfürsorge,
- h) zur Vorstellung beim Arbeitgeber;

Einfache Fahrt zwischen dem Aufenthaltsort und dem  
Arbeitsort des Kriegsbeschädigten

- i) zum Stellenantritt;

## Weiterfahrt

- k) von den Beratungsstellen zur Vorstellung beim Arbeitgeber oder zum Stellenantritt.

## Begleiter

3. Zugelassen mit gleicher Ermäßigung ist ein Begleiter, wenn ein Arzt oder die amtliche Fürsorgestelle die Notwendigkeit der Begleitung bescheinigt und der Begleiter

- a) mit dem Kriegsbeschädigten fährt,
- b) allein von dem Unterbringungsort zurückkehrt oder zur Abholung des Kriegsbeschädigten nach dem Unterbringungsort fährt.

Wegen freier Beförderung der Begleiter von Schwerkriegsbeschädigten vgl. Abschnitt Ca 10.

## Preise, Wagenklasse, Züge

4. Halber Fahrpreis 2. oder 3. Klasse für Personenzüge; in Eil-, Schnell- und Fernschnellzügen außerdem voller Zuschlag.
5. Bei Übergang aus der 3. in die 2. Wagenklasse wird der Unterschied zwischen den ermäßigten Preisen beider Klassen erhoben. Übergang in die 1. Wagenklasse ist nicht zulässig.

## Art des Fahrausweises

6. Fahrkarten zum halben Preis.

## Fahrtunterbrechung

7. Fahrtunterbrechung ist wie bei gewöhnlichen Fahrkarten zulässig.

## Antrag

8. Für den Kriegsbeschädigten

Für jede einzelne Fahrt ist beim Abgangsbahnhof ein Antrag nach dem Muster der Anlage 7 c der Abfertigungsvorschriften zu stellen.

9. Bei Behandlung durch Fachärzte

Hinfahrt: Eine Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle darüber, daß die Entsendung mit der Dienstbeschädigung zusammenhängt und als notwendig anerkannt worden ist.

Rückfahrt: Bescheinigung wie bei der Hinfahrt. Außerdem muß der Facharzt bescheinigen, daß er den Kriegsbeschädigten untersucht hat.

10533



5  
18.0

### Druh a účel jízdy.

2. Jízdy, které jsou v příčinné souvislosti se služebním poškozením a jsou uznány za nutné, a to:

jízda tam a zpět mezi místem pobytu válečného poškozence a stanicí cílovou:

- a) k ošetření odborným lékařem,
- b) k zaopatření v léčebných ústavech,
- c) k návštěvě lázni a ozdravení,
- d) k pobytu na zotavenou,
- e) k zaopatření v ústavech vzdělávacích,
- f) k návštěvě učebných kursů,
- g) k vyhledání poraden, které jsou zřízeny úřadovny pro péči o válečné poškozence nebo národně-socialistickou péčí o válečné poškozence, v záležitostech, týkajících se práce a povolání válečného poškozence,
- h) k představení se u zaměstnavatele;

jednoduchá jízda mezi místem pobytu a místem pracovním válečného poškozence:

- i) k nastoupení místa;

další jízda:

- k) z poraden k představení se u zaměstnavatele nebo k nastoupení místa.

### Průvodce.

3. Stejně slevy požívá průvodce, jestliže lékař nebo příslušná úřadovna nutnost doprovodu osvědčí a průvodce

- a) jede s válečným poškozenem,
- b) sám se vrací z místa jeho zaopatření nebo jede za účelem odvezení válečného poškozence do místa zaopatření.

O přepravě průvodců těžkých válečných poškozenců zdarma viz oddíl C a) 10.

### Jízdné. Vozová třída. Vlaky.

4. Poloviční jízdné 2. nebo 3. třídy vlaků osobních; při použití vlaků spěšných nebo rychlíků mimo to plný příplatek.

5. Při přestupu ze 3. do 2. třídy jest nutno zaplatiti rozdíl mezi zlevněnými cenami obou tříd. Přestup do 1. třídy není přípustný.

### Jízdenky.

6. Vydávají se jízdenky za poloviční cenu.

### Přerušeni jízdy.

7. Přerušiti jízdu jest dovoleno jako u obyčejných jízdenek.

### Průkaz.

8. Pro válečného poškozence

Při každé jízdě (zvláště při pádě tam a zvláště při jízdě zpět) jest třeba předložiti ve stanici výchozí průkaz podle vzoru přílohy 7c výpravních předpisů.

9. Při ošetření odborným lékařem

při jízdě tam: osvědčení příslušné úřadovny o tom, že odesláni souvisí se služebním poškozením a bylo uznáno za nutné;

při jízdě zpět: osvědčení jako při jízdě tam. Kromě toho musí odborný lékař potvrditi, že válečného poškozence vyšetřil.

10. Bei Unterbringung in Heilanstalten, Besuch von Kurorten und Erholungsheimen, Erholungsaufenthalt, Unterbringung in Ausbildungsanstalten

Hinfahrt: Eine Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle wie zu 9. Bei der Fahrt zum Erholungsaufenthalt muß die amtliche Fürsorgestelle außerdem bescheinigen, daß das Zeugnis eines beamteten Arztes vorgelegen hat.

Rückfahrt: Bescheinigung wie bei der Hinfahrt. Außerdem Bescheinigung der Anstalt, der Kurverwaltung, des Erholungsheims oder bei Erholungsaufenthalt Bescheinigung der Gemeinde-(Ortspolizei-)behörde über die Beendigung des Aufenthalts.

11. Bei Besuch von Ausbildungslehrgängen

Hin- und Rückfahrt:

Je eine Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle wie zu 9. Außerdem bei der Rückfahrt Bescheinigung vom Leiter des Ausbildungslehrgangs, daß der Lehrgang beendet ist.

12. Bei Aufsuchen von Beratungsstellen

Hin- und Rückfahrt:

Je eine Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle wie zu 9. Außerdem bei der Rückfahrt Bescheinigung der Beratungsstelle, daß die Beratung stattgefunden hat.

Weiterfahrten:

Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle wie zu 9.

13. Bei Vorstellung beim Arbeitgeber

Hin- und Rückfahrt:

Je eine Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle wie zu 9. Außerdem bei der Rückfahrt Bescheinigung des Arbeitgebers, daß sich der Kriegsbeschädigte bei ihm vorgestellt hat.

14. Bei Stellenantritt

Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle wie zu 9.

15. Für den Begleiter

a) Wenn er mit dem Kriegsbeschädigten fährt

besonderer Antrag wie für den Kriegsbeschädigten; der Begleiter muß darin namentlich bezeichnet werden;

ein ärztliches Zeugnis (ohne Vordruck) oder Zeugnis der amtlichen Fürsorgestelle (ohne Vordruck) über die Notwendigkeit der Begleitung. Für Hin- und Rückfahrt genügt ein Zeugnis.

b) Wenn er allein fährt

besonderer Antrag wie für den Kriegsbeschädigten; der Begleiter ist darin namentlich zu bezeichnen; es ist ihm zu bescheinigen, daß er den Kriegsbeschädigten untergebracht hat oder ihn abholt.

16. Die Anträge und Zeugnisse werden bei jeder Lösung einer Fahrkarte abgestempelt und zurückgegeben. Sie sind jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt mit dem Fahrausweis abzugeben.

Krankenfahrstühle und Selbstfahrer

17. Wegen frachtfreier Beförderung von Krankenfahrstühlen, Selbstfahrern usw vgl Abschnitt C e.

9. Deutsche Schwerkriegsbeschädigte

Berechtigte

1. a) Kriegsbeschädigte nach Abschnitt C a 8 Ziffer 1 A, die schwerbeschädigt, d h 50% oder mehr erwerbsbeschränkt sind,
- b) Beschädigte nach Abschnitt C a 8 Ziffer 1 B—D, die ein Versehrtengeld der Stufen II oder III beziehen,

soweit der auf ihrer Dienstbeschädigung beruhende körperliche Zustand die Benutzung der 2. Wagenklasse erfordert.

Den Kriegsbeschädigten werden gleicherachtet die Schwerbeschädigten der nationalen Erhebung.

10531



10. Při zaopatření v léčebných ústavech, při návštěvě lázní a ozdravoven, při pobytu na zotavenou, při zaopatřeních v ústavech vzdělávacích  
při jízdě tam: osvědčení příslušné úřadovny jako v bodě 9. Při jízdě k pobytu na zotavenou musí kromě toho příslušná úřadovna pro válečné poškozence osvědčiti, že bylo předloženo vysvědčení úředního lékaře;  
při jízdě zpět: osvědčení jako při jízdě tam. Kromě toho osvědčení ústavu, správy lázní, ozdravovny nebo při pobytu na zotavenou osvědčení obecního (policejního) úřadu o ukončení pobytu.
11. Při návštěvě učebných kursů  
při jízdě tam a zpět:  
vždy osvědčení jako v bodě 9. Kromě toho při jízdě zpět osvědčení vedoucího učebného kursu, že kurs byl ukončen.
12. Při vyhledání poraden  
při jízdě tam a zpět:  
vždy osvědčení jako v bodě 9. Kromě toho při jízdě zpět osvědčení poradny, že porada se konala;  
  
při dalších jízdách:  
osvědčení jako v bodě 9.
13. Při představení se zaměstnavateli  
při jízdě tam a zpět:  
vždy osvědčení jako v bodě 9. Kromě toho při jízdě zpět potvrzení zaměstnavatele, že se válečný poškozenec u něho byl představit.
14. Při nastoupení místa  
osvědčení jako v bodě 9.
15. Pro průvodce  
a) jestliže jede s válečným poškozencem:  
zvláštní průkaz jako pro válečného poškozence; průvodce musí v něm býti označen jménem;  
  
lékařské vysvědčení (bez tiskopisu) nebo vysvědčení příslušné úřadovny (bez tiskopisu) o nutnosti doprovodu; pro jízdu tam a zpět stačí jedno vysvědčení;  
  
b) jestliže jede sám:  
zvláštní průkaz jako pro válečného poškozence; průvodce musí v něm býti označen jménem;  
jest nutno mu osvědčiti, že válečného poškozence zaopatřil nebo že jede za úřelem jeho odvezení.
16. Průkazy a lékařská vysvědčení se při každém výdeji jízdenky orazítkují a vrátí. Musí býti kdykoli na požádání předloženy a po skončení jízdy s jízdenkou odevzdány.

Pojízdné židle pro nemocné a samohybná vozidla.

17. O přepravě pojízdných židlí a samohybných vozidel a pod. zdarma viz oddíl C e).

### 9. Sleva jízdného pro německé těžké válečné poškozence.

#### Nárok.

1. Nárok na slevu mají:

- a) váleční poškozenci podle oddílu C a) 8 bod 1 A, kteří jsou těžce poškozeni, t. j. jejich výdělečná způsobilost jest o 50 nebo více % snížena,  
b) poškozenci podle oddílu C a) 8 bod 1 B—D, požívající odškodnění podle II. nebo III. stupnice,

pokud jejich tělesný stav, způsobený služebním poškozením vyžaduje použití 2. třídy vozové.  
Válečným poškozencům jsou na roveň postaveni těžce poškozeni při národním hnutí.

### Art und Zweck der Reise

2. Beliebige Fahrten.

#### Begleiter

3. Die gleiche Vergünstigung genießt ein Begleiter, der nach Abschnitt C a 8 Ziffer 3 und Abschnitt C a 10 Ziffer 1 zugelassen ist. Führt der Begleiter allein, so genießt er diese Ermäßigung nicht.

#### Preise, Wagenklasse, Züge

4. Benutzung der 2. Wagenklasse in Personen-, Eil-, Schnell- und Fernschnellzügen mit Fahrausweis 3. Klasse der betreffenden Zuggattung, auch wenn der Fahrausweis schon eine Ermäßigung einschließt. Bei Benutzung von Fernschnellzügen im Reich ist neben dem vollen Schnellzugzuschlag 3. Klasse der volle Zuschlag 2. Klasse FD-Zug zu zahlen.
5. Die Mitnahme von Traglasten (vgl. EVO § 21<sup>a</sup>) in die 2. Wagenklasse ist auch in diesem Fall ausgeschlossen.
6. Übergang in die 1. Wagenklasse ist nicht zulässig.

#### Antrag

7. Für den Schwerkriegsbeschädigten

Bescheinigung der amtlichen Fürsorgestelle nach dem Muster der Anlage 7 d der Abfertigungsvorschriften über die Eigenschaft als Schwerkriegsbeschädigter und darüber, daß nach dem Zeugnis eines Arztes des Versorgungsamts der auf der Dienstbeschädigung oder auf der im Kampf für die nationale Erhebung erlittenen Beschädigung beruhende körperliche Zustand der Verletzten die Benutzung der 2. Wagenklasse erfordert. Die Bescheinigung gilt für das Kalenderjahr und muß mit dem Lichtbild des Schwerkriegsbeschädigten versehen sein. Sie kann auf Grund des einmal beigebrachten Zeugnisses eines Arztes des Versorgungsamts auch in den folgenden Jahren wieder ausgestellt werden.

8. Für den Begleiter

Zeugnis eines Arztes oder der amtlichen Fürsorgestelle (ohne Vordruck) über die Notwendigkeit der Begleitung für jede einzelne Fahrt; Zeit und Zielort sind anzugeben. Für Hin- und Rückfahrt genügt ein Zeugnis. Wegen der Bescheinigung für den ständigen Begleiter vgl. Abschnitt C a 10.

9. Das Zeugnis für den Begleiter (Ziffer 8) ist bei Lösung der Fahrkarte vorzuzeigen und wird abgestempelt.
10. Die Bescheinigung für den Schwerkriegsbeschädigten (Ziffer 7) und das Zeugnis für den Begleiter (Ziffer 8) sind auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

#### Krankenfahrstühle und Selbstfahrer

11. Wegen frachtfreier Beförderung von Krankenfahrstühlen, Selbstfahrern usw. vgl. Abschnitt C e.

### 10. Begleiter von deutschen Schwerkriegsbeschädigten, die ständiger Begleitung bedürfen

#### Berechtigte

1. Begleiter von

- a) Kriegsbeschädigten nach Abschnitt C a 8 Ziffer 1 A, die schwerbeschädigt, d. h. 50% oder mehr erwerbsbeschränkt sind,
- b) Beschädigten nach Abschnitt C a 8 Ziffer 1 B—D, die ein Versehrtengeld der Stufen II oder III beziehen,

soweit die zu a) und b) Genannten infolge Verletzung oder dauernder Schädigung ihrer Gesundheit bei ihren Reisen ständig begleitet werden müssen.

Gleicherachtet werden Begleiter von Schwerbeschädigten der nationalen Erhebung.

#### Art und Zweck der Reise

2. Fahrten, die der Begleiter lediglich zur Begleitung des Schwerkriegsbeschädigten ausführt ohne Rücksicht darauf, ob der Schwerkriegsbeschädigte selbst eine Ermäßigung erhält oder nicht.
3. Alleinfahrten des Begleiters zwischen Wohnort und Unterbringungsort des Schwerkriegsbeschädigten, wenn der Begleiter den Schwerkriegsbeschädigten untergebracht hat oder ihn vom Unterbringungsort abholt.



189

Druh a účel jízdy.

2. Libovolné jízdy.

Průvodce.

3. Stejně slevy požívá průvodce, jehož doprovodu se použije podle oddílu C a) 8 bod 3 a oddílu C a) 10 bod 1. Jede-li průvodce sám, nepožívá této slevy.

Jízdné. Vozová třída. Vlaky.

4. Použití 2. třídy vozové vlaků osobních, spěšných, rychlíků nebo dálkových rychlíků s jízdenkami 3. třídy příslušného druhu vlaku, též jde-li o jízdenku se započtenou slevou jízdného. Při použití dálkových rychlíků v Říši třeba zaplatiti mimo plný rychlíkový příplatek 3. třídy plný příplatek 2. třídy pro FD vlaky.

5. Břemena (viz EVO. § 21<sup>a</sup>) nesmí býti ani v tomto případě vzata s sebou do 2. třídy vozové.

6. Přestup do 1. třídy vozové není dovolen.

Průkaz.

7. Pro těžkého válečného poškozenec.

Osvědčení příslušné úřadovny podle vzoru přílohy 7d výpravních předpisů o tom, že jde o těžkého válečného poškozenec a o tom, že podle vysvědčení lékaře zaopatřovacího úřadu tělesný stav poškozeného vyžaduje vzhledem k poškození služebnímu nebo k poškození utrpenému v boji při národním hnutí, použití 2. třídy vozové. Osvědčení platí na kalendářní rok a musí býti opatřeno podobenkou těžce poškozeného. Na základě jednou předloženého vysvědčení lékaře zaopatřovacího úřadu může býti vydáno osvědčení též v následujících letech.

8. Pro průvodce.

Lékařské vysvědčení nebo vysvědčení příslušné úřadovny (bez tiskopisu) o nutnosti doprovodu pro každou jednotlivou jízdu; doba a místo cílové musí býti uvedeny. Pro jízdu tam a zpět stačí jedno vysvědčení. O osvědčení pro stálého průvodce viz oddíl C a 10.

9. Vysvědčení pro průvodce bod 8 musí býti při zakoupení jízdenky předloženo a orazítkuje se.

10. Osvědčení pro těžkého válečného poškozenec bod 7 a vysvědčení pro průvodce bod 8 musí býti kdykoli na požádání předložena.

Po jízdné židle pro nemocné a samohybná vozidla.

11. O přepravě pojízdných židlí a samohybných vozidel a pod. zdarma viz oddíl C e).

**10. Průvodci německých těžkých válečných poškozeneců, kteří potřebují stálý doprovod.**

Nárok.

1. Průvodci

- a) válečných poškozeneců podle oddílu C a) 8 bod 1 A, kteří jsou těžce poškozeni, t. j. jichž výdělečná způsobilost jest o 50 nebo více % snížena,
- b) poškozeneců, podle oddílu C a) 8 bod 1 B—D, požívajících odškodnění podle II. nebo III. stupnice,

pokud jmenovaní pod a) a b) musí býti pro zranění nebo trvalé poškození svého zdraví při jízdách trvale doprovázeni.

Průvodcům těžkých válečných poškozeneců jsou na roveň postaveni průvodci těžce poškozených při národním hnutí.

Druh a účel jízdy.

2. Jízdy, jež koná průvodce výhradně za účelem doprovodu těžkého válečného poškozenec bez rozdílu, zda těžký válečný poškozenec sám obdrží slevu nebo ne.

3. Jízdy, jež koná průvodce sám mezi bydlištěm a místem zaopatření válečného poškozenec, po odvezení těžkého válečného poškozenec do místa zaopatření nebo za účelem jeho odvezení z místa zaopatření.

Führhund

- 4. Ein Führhund ist zugelassen, wenn der erblindete Kriegsteilnehmer allein reist.

Preise, Wagenklasse, Züge

- 5. Freie Beförderung der Begleiter in Personen-, Eil-, Schnell- und Fernschnellzügen in der vom Schwerkriegsbeschädigten benutzten Wagenklasse; bei Benutzung von Fernschnellzügen im Reich wird jedoch der volle FD-Zugzuschlag erhoben. Wenn der Begleiter allein fährt, freie Beförderung in der 3. Wagenklasse der Personen-, Eil- und Schnellzüge.  
Der Führhund wird frei befördert.
- 6. Übergang in eine höhere Wagenklasse ist nur bei gleichzeitigem Übergang des begleiteten Schwerkriegsbeschädigten zulässig.  
Fährt der Begleiter allein, so ist der Übergang in höhere Wagenklassen nicht zulässig.

Art des Fahrausweises

- 7. Keine Fahrkarte. Wegen des Ausweises vgl Ziffern 9 und 11.  
Für den Führhund ist kein Fahrausweis zu lösen.

Fahrtunterbrechung

- 8. Fahrtunterbrechung ist wie bei gewöhnlichen Fahrkarten zulässig.

Antrag

- 9. Wenn der Begleiter mit dem Schwerkriegsbeschädigten fährt:  
Bescheinigung der Eisenbahnverwaltung, in deren Bezirk der Schwerkriegsbeschädigte wohnt, oder der Abteilung Reichsversorgung beim Oberlandrat in Prag nach dem Muster der Anlage 7 e der Abfertigungsvorschriften, daß der Inhaber Schwerkriegsbeschädigter oder Schwerbeschädigter der nationalen Erhebung ist und ständig eines Begleiters bedarf.

Die Bescheinigung muß mit dem Lichtbild des Schwerkriegsbeschädigten versehen sein und ist jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen. Sie gilt für das Kalenderjahr.

Bei den im Auslande wohnenden Schwerkriegsbeschädigten ist für die Ausstellung der Bescheinigung die Eisenbahnverwaltung zuständig, in deren Bezirk das für den Auslandswohnort zuständige Versorgungsamt liegt.

- 10. Dem Antrag auf Ausstellung der Bescheinigung nach Ziffer 9 sind beizufügen:
  - a) Das Zeugnis eines Arztes des Versorgungsamtes oder eines Sanitätsoffiziers der Wehrmachtfürsorge- und versorgungsdienststelle über die Notwendigkeit einer ständigen Begleitung,
  - b) das Lichtbild des Schwerkriegsbeschädigten,
  - c) bei dem erstmaligen Antrag eine Bescheinigung (Rentenbescheid) des zuständigen Versorgungsamtes über die Eigenschaft als Schwerkriegsbeschädigter.

Wenn ein beamteter Arzt die Notwendigkeit der ständigen Begleitung für die ganze Lebenszeit des Schwerkriegsbeschädigten bescheinigt, so ist auch das unter a) genannte Zeugnis nur bei dem erstmaligen Antrag erforderlich.

- 11. Wenn der Begleiter allein fährt die Bescheinigung zu Ziffer 9, außerdem Fahrausweis der Gemeinde-(Ortspolizei-)behörde nach dem Muster der Anlage 7 f der Abfertigungsvorschriften, daß der Begleiter den Schwerkriegsbeschädigten oder Schwerbeschädigten der nationalen Erhebung untergebracht hat oder ihn vom Unterbringungsort abholt. Im Fahrausweis müssen Name des Begleiters sowie Name und Wohnort des Schwerkriegsbeschädigten angegeben sein.

Der Fahrausweis der Gemeindebehörde gilt nur in Verbindung mit der Bescheinigung zu 9. Er wird von der Fahrkartenausgabe vor Antritt der Fahrt abgestempelt und gilt unter Einschluß des Tages der Abstempelung 4 Tage.

- 12. Die Eisenbahnverwaltung und im Protektorat Böhmen und Mähren die Abteilung Reichsversorgung beim Oberlandrat in Prag geben die Vordrucke für die Fahrausweise nur gegen Vorlage der Bescheinigung nach 9 an die Kriegsbeschädigten ab.

Krankenfahrstühle und Selbstfahrer

- 13. Wegen frachtfreier Beförderung von Krankenfahrstühlen, Selbstfahrern usw vgl Abschnitt C e.

10527



Pes v doprovodu cestujícího.

- 4. Pes v doprovodu cestujícího jest dovolen, jede-li válečný slepec sám.

Ceny. Vozová třída. Vlaky.

- 5. Průvodce přepraví se zdarma vlaky osobními, spěšnými, rychlíky i dálkovými rychlíky v třídě vozové, použité těžkým válečným poškozcem; při použití dálkových rychlíků v Říši třeba zaplatiti plný příplatek pro FD vlaky. Jede-li průvodce sám, přepraví se zdarma v 3. třídě vlaků osobních, spěšných a rychlíků.

Pes v doprovodu cestujícího přepraví se zdarma.

- 6. Přestup do vyšší třídy vozové jest dovolen pouze za současného přestupu doprovázeného těžkého válečného poškozcem.

Jede-li průvodce sám není přestup do vyšší třídy vozové dovolen.

Jízdní průkazy.

- 7. Žádná jízdenka. O průkazu viz body 9 a 11. Pro psa jedoucího v doprovodu cestujícího nevydává se žádná jízdenka.

- 8. Přerušiti jízdu jest dovoleno jako u obyčejných jízdenek.

Průkaz.

- 9. Jede-li průvodce s těžkým válečným poškozcem: Osvědčení železniční správy nebo oddělení říšského zavpatření u úřadu Oberlandrata v Praze, v jejímž obvodu bydlí těžký válečný poškozenec podle vzoru přílohy 7 e výpravních předpisů o tom, že držitel jest těžký válečný poškozenec nebo těžký poškozenec národního hnutí a že potřebuje stále průvodce.

Osvědčení musí býti opatřeno podobenkou těžkého válečného poškozcem a kdykoli na, požádání předloženo. Osvědčení platí jeden kalendářní rok.

U těžkých válečných poškozců, bydlících v zahraničí jest pro výdej osvědčení příslušná železniční správa, v jejímž obvodu má sídlo zaopatřovací úřad příslušný pro zahraniční bydliště.

- 10. K žádosti o vydání osvědčení podle bodu 9 třeba přiložiti:

- a) Vysvědčení lékaře zaopatřovacího úřadu nebo sanitního důstojníka zdravotní péče branné moci - a zaopatřovací služebny, o nutnosti stálého doprovodu,

- b) podobenku těžkého válečného poškozcem,

- c) při prvé žádosti doklad (výměr renty) příslušného zaopatřovacího úřadu, z něhož jest patrné, že jde o těžkého válečného poškozcem.

Potvrdí-li úřední lékař nutnost stálého doprovodu po celý život těžkého válečného poškozcem, jest též vysvědčení uvedené pod a) třeba předložiti jen při prvé žádosti.

- 11. Jede-li průvodce sám:

Osvědčení podle bodu 9, kromě toho jízdní průkaz obecního (policejního) úřadu podle vzoru přílohy 7 f výpravních předpisů o tom, že průvodce těžkého válečného poškozcem nebo těžkého poškozcem národního hnutí zaopatřil, nebo že jede za účelem jeho odvezení z místa zaopatření. V jízdním průkazu musí býti uvedeno jméno průvodce, jakož i jméno a bydliště těžkého válečného poškozcem.

Jízdní průkaz obecního úřadu platí jen ve spojení s osvědčením podle bodu 9. Orazitkuje se výdejnou jízdenek před nastoupením jízdy a platí 4 dny včetně dne orazitkování.

- 12. Železniční správa a v Protektoratě Čechy a Morava oddělení říšského zaopatření u úřadu Oberlandrata v Praze vydává tiskopisy jízdních průkazů válečným poškozcům jen na předloženi osvědčení podle bodu 9.

Pojízdne židle pro nemocné a samohybná vozidla.

- 13. O přepravě pojízdnych židlí a samohybných vozidel a pod. viz oddíl C e).

Seite 23:

Als Abschnitt C e ist nachzutragen:

**e) Krankenfahrstühle, Selbstfahrer usw von deutschen Kriegsbeschädigten**

Trag- und Fahrstühle sowie Selbstfahrer für Kranke, auch mit Hilfsmotor, Krankenkraftfahrstühle, Krankenkörbe, Traggestelle und Tragbetten, auch fahrbare, die mitreisende Kranke oder Krüppel zu ihrer Fortbewegung oder zu ihrer Beförderung brauchen, werden für Kriegsbeschädigte, die nach Abschnitt C a 8—10 eine Fahrpreisermäßigung oder die freie Beförderung eines Begleiters genießen, und für Schwerbeschädigte der nationalen Erhebung, die eine der vorgenannten Ermäßigungen genießen, bei Aufgabe als Reisegepäck gegen Vorlage der Fahrausweise auf Gepäckschein frachtfrei befördert.

Die Zollmanipulationsgebühr von 5 Rpf für je 10 kg der Sendung, die Gebühren für die Überführung in Prag nach Heft 3, Vorbemerkungen, Ziffer 7, und die Stempelgebühr von 5 Rpf für jeden Gepäckschein im Verkehr v o m Protektorat Böhmen und Mähren sind jedoch stets voll zu entrichten.



10525

Strana 23:

Jako nový oddíl C e) doplní se:

**e) Pojízdné židle pro nemocné,  
samohybná vozidla atd. německých válečných poškozců.**

Lenošky a pojízdné židle, jakož i samohybná vozidla pro nemocné, též s pomocným motorem, motorové pojízdné židle pro nemocné, koše pro nemocné, nosítka a přenosné postele, též pojízdné, které spolucestující nemocní nebo mrzáci potřebují k tomu, aby se mohli pohybovatí nebo mohli býti přepraveni, přepraví se zdarma při podeji jako cestovní zavazadlo na zavazadlový lístek po předložení jízdenky, jde-li o válečné poškozence, kteří mají podle oddílu C a 8 až 10 nárok na slevu jízdného nebo na bezplatnou přepravu průvodce, nebo jde-li o těžké poškozence národního hnutí, kteří mají nárok na některou z uvedených slev.

Poplatek 5 Rpf. za každých 10 kg zásilky, poplatky za převoz v Praze podle sešitu 3 bodu 7 úvodu a kolkový poplatek 5 Rpf. za každý zavazadlový lístek v přepravě z Protektorátu Čechy a Morava třeba však vždy plně zaplatiti.

Strana 28:

V příloze 3 skrtnou se v předposlední řádce slova „nebo přes Wien Westbf—Wien Ostbf.“

Der Reichsprotector  
in Böhmen und Mähren  
III/1-7 V 71 800/20

Prag, den 8. Oktober 1940

190

W  
i. d. d.  
12/10.40

- An die Eilt!
- a) Abteilungen I, II und IV
  - b) sämtliche Gruppen, einschl. Gruppe Mähren
  - c) sämtliche Oberländeräte (an die Oberländeräte in Mähren  
in Wege der Gruppe Mähren)
  - d) den Befehlshaber der Sicherheitspolizei
  - e) " " " Ordnungspolizei
  - f) " Wehrmachtbevollmächtigten
  - g) " Vertreter des Auswärtigen Amts
  - h) Parteiverbindungsstelle
  - i) Kuratorialverwaltung der Deutschen Hochschulen in Prag
  - j) " " " Technischen Hoch-  
schule in Brünn
  - k) den Reichsarbeitsdienst, der Führer des Abschnittes XXXIX  
Böhmen und Mähren in Prag
  - l) Befehlsstelle der Reichsjugendführung, Gruppe Staats-  
jugend in Prag

Betr.: Ausserkraftsetzung von Fahrpreisermässigungen.

Nachdem mit Wirkung vom 23.9.40 zu Gunsten einer bevorzugten Abwicklung des Güterverkehrs und zur Drosselung des Kohlenverbrauches eine grössere Anzahl von Personen-, Eil- und Schnellzügen in Bereiche der BMB eingestellt worden ist, hat das Verkehrsministerium Prag, um einer Überfüllung und übermässigen Beanspruchung der noch verbleibenden Züge vorzubeugen, entsprechend dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn, auf meine Veranlassung hin die in den beigefügten Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr 80 a angeführten Fahrpreisermässigungen mit Gültigkeit vom 12.10.1940 ausser Kraft gesetzt.

1 Anlage

Im Auftrage:  
gez. D' a n c o

St. S. IV K 2

Beglaubigt:

Leitung  
angestellte

*No ist die Anlage?*  
*Sime da*  
*11/10*

# Verordnungsblatt

für Eisenbahnen und Schifffahrt

## II. Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten

Herausgegeben vom Verkehrsministerium  
Erscheint jeden Mittwoch und Samstag

Redaktion und Administration:

Prag II., Švehla-Ufer. Fernruf 61451-59, 60941-49

Alle Rechte auf die veröffentlichten Nachrichten und Übersetzungen sind der Redaktion vorbehalten. • Abdruck ist nur gegen vorherige Genehmigung der Redaktion und mit genauer Quellenangabe gestattet.

JAHRGANG  
ROČNÍK

**XXII.**

Prag, den 4. Oktober 1940.

# Věstník

pro železnice a plavbu

## II. Věci přepravní a tarifní

Vydávaný ministerstvem dopravy  
Vychází každou středu a sobotu

Redakce a administrace:

Praha II., Švehlovo nábř. Telefon 61451-59, 60941-49

Veškeré práva na uveřejněné původní zprávy a překlady jsou vyhrazena redakci. • Otisk je dovolen jen se svolením redakce a s přesným uddním pramenem.

V Praze dne 4. října 1940.

NUMMER  
ČÍSLO

**80a.**

### INHALT:

(A, B, C) Kundmachungen und Mitteilungen über Tarife und Tarifnachlässe (Einführungen, Änderungen, Berichtigungen und Aufhebungen).

Seite

#### Tarifangelegenheiten.

B. Personen-, Reisegepäck- und Expreßgut-Verkehr.

607. B 51/50. Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren. — Außerkraftsetzung von einigen Fahrpreismäßigungen . . . . . 605—608

G. Verschiedene Nachrichten.

Erläuterung Nr. 8/6. Zur Kundmachung Zl. B 51/50 . . . . . 608

(A, B, C) Kundmachungen und Mitteilungen über Tarife und Tarifnachlässe (Einführungen, Änderungen, Berichtigungen und Aufhebungen).

#### Tarifangelegenheiten.

B. Personen-, Reisegepäck- u. Expreßgut-Verkehr.

607. **B 51/50.**

**Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren.** — Außerkraftsetzung von einigen Fahrpreismäßigungen.

Mit Gültigkeit vom 12. Oktober 1940 werden die nachstehend genannten Fahrpreismäßigungen außer Kraft gesetzt:

A. Sonderfahrpreise und Fahrpreismäßigungen, die laut „Eisenbahntarif für die Beförderung von Personen, Hunden, Reisegepäck und Expreßgut (Pers. T.)“ gewährt werden.

1. Sonderzüge nach Anzahl der Lokomotiven und Achsen (Ziff. 39 und 40 Pers. T.).

### OBSAH:

A, B, C) Vyhlášky a oznámení o tarifech a tarifních slevách (zavedení, změny, opravy a zrušení).

Strana

#### Tarifní.

B. Přeprava cestujících, cestovních zavazadel a spěšnin.

607. B 51/50. Protektorátní dráhy Čech a Moravy. — Zastavení platnosti některých slev jízdného . . . . . 605—608

G. Různá sdělení.

Vysvětlivka č. 8/6. K vyhlášce čís. B 51/50 . . . . . 608

(A, B, C) Vyhlášky a oznámení o tarifech a tarifních slevách (zavedení, změny, opravy, zrušení).

#### Tarifní.

B. Přeprava cestujících, cestovních zavazadel a spěšnin.

607. **B 51/50.**

**Protektorátní dráhy Čech a Moravy.** — Zastavení platnosti některých slev jízdného.

S účinností od 12. října 1940 pozbyvají platnosti níže uvedené slevy jízdného:

A. Zvláštní a zlevněné jízdné, poskytované podle „Železničního tarifu pro přepravu cestujících, psů, cestovních zavazadel a spěšnin (c. t.)“.

1. Zvláštní vlaky podle počtu strojů a náprav (body 39 a 40 c. t.).

Die für Sonderzüge von Kunstreitergesellschaften (Zirkussen) und Unternehmungen für Volksunterhaltung und -belehrung (Tierschaustellungen, Panorama und dgl.) laut Ziffer 39a gewährte Begünstigung bleibt jedoch in Wirksamkeit.

2. Motorsonderzüge mit Explosivmotoren (Ziff. 45 und 46 Pers. T.).

3. Gesellschaftssonderzüge (Ziff. 48 bis 72 Pers. T.).

4. Gesellschaftsfahrten in fahrplanmäßigen Zügen (Ziff. 74 bis 85 Pers. T.).

5. Streckenausweise für 12 Rückfahrkarten (Ziff. 161 bis 185 Pers. T.).

6. Sonntagsrückfahrkarten (Ziff. 186 bis 192 Pers. T.).

Ausnahmsweise bleiben jedoch Sonntagsrückfahrkarten für die Bevölkerung Groß-Prags für Fahrten in die nächste Prager Umgebung bestehen und zwar nur in folgenden Verbindungen:

V platnosti však zůstává sleva, poskytovaná pro vlaky umělecko-jezdeckých společností (cirkusů) a podniků pro lidovou zábavu a poučení (zvěřinců, panoram a pod.) podle bodu 39a.

2. Zvláštní motorové vlaky (s výbušnými motory) (body 45 a 46 c. t.).

3. Zvláštní vlaky společností (body 48 až 72 c. t.).

4. Hromadné jízdy společností pravidelnými vlaky podle jízdního řádu (body 74 až 85 c. t.).

5. Traťové průkazy na 12 zpátečních jízdy (body 161 až 185 c. t.).

6. Nedělní zpáteční jízdenky (body 186 až 192 c. t.).

Výjimečně se však ponechávají nedělní zpáteční jízdenky v platnosti pro obyvatelstvo Velké Prahy k jízdám do nejbližšího pražského okolí, a to pouze v těchto spojích:

Streckennummer des amtlichen Fahrplanes Trať úř. jízdního řádu čís.	Von Bahnhöfen — Ze stanic	Nach Bahnhöfen — Do stanic	Anmerkung — Poznámka
1	Prag Hbf. oder Hib. Bf. bis Lieben ob. Bf. Praha hl. n. nebo Hyb. n. až Libeň h. n.	Tiefenbach b. Prag bis Böhmisch-Brod Hloubětín až Č. Brod	
2	Prag Hbf. bis Smíchov Praha hl. n. až Smíchov	Kuchel bis Karlstein Chuchle až Karlštejn	
43	Prag Hbf. bis Alt-Straschnitz Haltestelle Praha hl. n. až St. Strašnice zast.	Hostivar bis Tschertschan Hostivař až Čerčany	
51	Prag Hbf. bis Smíchov Praha hl. n. až Smíchov	Kohlfelden Haltestelle bis Hostiwitz Hlubočepy zastávka až Hostivice	
55	Prag Hbf. bis Smíchov Praha hl. n. až Smíchov	Kohlfelden bis Stredokluk Hlubočepy až Středokluky	im Anschluß auf die Strecke Nr. 10 bis Raasch v připojení na trať č. 10 až Vráž u Berouna.
60	Prag Hib. Bf. bis Bubenetschan Praha Hyb. n. až Bubeneč	Podbaba bis Weltrus Podbaba až Veltrusy	
67 und 73 a	Prag Hbf. oder Moldau-Bf. bis Wissotschan Praha hl. n. nebo Vlt. n. až Vysočany	Satalitz bis Wschetat Satalice až Všetaty	
86 und 112 a	Prag Hbf. oder Moldau-Bf. bis Wissotschan Praha hl. n. nebo Vlt. n. až Vysočany	Ober Potschernitz bis Lissa (Elbe) Hor. Počernice až Lysá n. L.	über Tschertschan im Anschluß auf die Strecke Nr. 66 bis Brandeis (Elbe) oder im Anschluß auf die Strecke Nr. 69 bis Mochochov. přes Čelákovice v připojení na trať č. 66 až Brandýs n. L. nebo v připojení na trať č. 69 až Mochochov.



Bei der Weiterfahrt sind Nachzahlungen im Zuge laut Art. 23, § 2 E. B. VI b) Gem. T. auf diese Fahrkarten unzulässig.

7. Fahrpreismäßigungen für Schulausflüge und wissenschaftliche Ausflüge (Exkursionen) (Ziff. 317 bis 328 Pers. T.).

8. Fahrpreismäßigungen für die Jugend der Verbände für Leibesübungen und der Jugendziehungsanstalten (Ziff. 355 bis 376 Pers. T.).

9. Fahrpreismäßigung für Turn- und Fußballvereine (Ziff. 378 bis 391 Pers. T.).

10. Fahrpreismäßigungen für Wandervereine (Ziff. 393 bis 401 Pers. T.).

11. Fahrpreismäßigung für Schauspieler (Ziff. 403 bis 412 Pers. T.).

12. Fahrpreismäßigung für Besucher von Badeorten (Ziff. 414 bis 434 Pers. T.).

13. Ermäßigte Rückfahrkarten für Wintersportler (Abt. II 2 B 1 Pers. T. laut Kundmachung Nr. 1680-B 51/11 in der Nr. 93 ex 1937 dieses Verordnungsblattes).

**B. Fahrpreismäßigungen, die auf Grund von Tarifkundmachungen dieses Verordnungsblattes oder auf Grund von Sondervorschriften gewährt werden.**

14. Fahrpreismäßigung für Hopfenpflücker („Einführung des neuen Eisenbahntarifs für die Beförderung von Personen, Hunden, Reisegepäck und Expreßgut“, im weiteren abgekürzt „Einführung“, Abt. C a).

15. Fahrpreismäßigung für gemeinsame Fahrten von Gesangsvereinen (Erlaß des gew. Eisenbahnministeriums, im weiteren abgekürzt EM Nr. 28859-III/3-33).

16. Fahrpreismäßigung für die Aktion „3 Tage in Prag“ (Erlaß des EM Nr. 42364-III/3-37).

17. Fahrpreismäßigung für Besucher von Mustermessen und Ausstellungen

- a) im Protektorat Böhmen und Mähren,
- b) im Auslande.

(Tarifvorschrift B 102 ex 1926, Erlaß des EM Nr. 65556-III/3-25).

18. Fahrpreismäßigungen für Teilnehmer an Kongressen, Tagungen und dgl. (Tarifvorschrift B 104 ex 1926, Erlaß des EM Nr. 4436-III/3-26).

19. Fahrpreismäßigung für Personen, die Findelkinder in Pflege gegen Entgelt übernehmen („Einführung“ Abt. B VIII).

20. Fahrpreismäßigung für Angehörige des Protektorats Böhmen und Mähren, die in ihre Heimat zurückkehren. (Erlässe des EM Nr. 66725-III/3-25, 28355-III/3-26 und des Verkehrsministeriums D 27277-IV/3-40).

21. Fahrpreismäßigung und Fahrgeldstundung für Angehörige der Arbeitslager für die arbeitslose Jugend (Erlaß des EM Nr. 22332-III/3-34).

22. Fahrpreismäßigung für Teilnehmer an Übungsschulen des Sokols und des Deutschen Turnverbandes (Erlässe des EM Nr. 44832-III/3-32 und 31340-III/3-34).

Doplatky ve vlaku při pokračování v jízdě s těmito jízdenkami podle čl. 23 § 2 d. u. IV b) s. t. nejsou přípustny.

7. Slevy pro školní výlety a vědecké výpravy (exkurse) (body 317 až 328 c. t.).

8. Slevy pro mládež tělovýchovných svazů a ústavů pro výchovu mládeže (body 355 až 376 c. t.).

9. Slevy pro spolky tělocvičné a footballistické kluby (body 378 až 391 c. t.).

10. Slevy pro spolky turistické (body 393 až 401 c. t.).

11. Sleva pro herec (body 403 až 412 c. t.).

12. Sleva pro návštěvníky lázeňských míst (body 414 až 434 c. t.).

13. Zpáteční zlevněné vyzhěnky pro zimní sportovce (oddíl II 2 B 1 c. t. podle vyhlášky č. 1680-B 51/11 v č. 93 ex 1937 tohoto Věstníku).

**B. Slevy poskytované podle tarifních vyhlášek tohoto Věstníku nebo podle zvláštních předpisů.**

14. Sleva pro česáče chmele („Zavedení nového železničního tarifu pro přepravu cestujících, psů, cestovních zavazadel a spěšnin (c. t.) z roku 1934, dále stručně „Zavedení“, odd. C a).

15. Sleva pro společné jízdy spolků zpěvackých (výnos býv. ministerstva železnic, dále stručně m. ž. č. 28959-III/3-33).

16. Sleva pro akci „3 dny v Praze“ (výnos m. ž. č. 42364-III/3-37).

17. Slevy pro účastníky vzorkových veletrhů a výstav

- a) v Protektorátu Čechy a Morava,
- b) v zahraničí.

(Tarifní předpis B 102 ex 1926, výnos m. ž. číslo 65556-III/3-25).

18. Slevy pro účastníky sjezdu, sletů a pod. (Tarifní předpis B 104 ex 1926, výnos m. ž. č. 4436-III/3-26).

19. Sleva pro osoby, přejímající nalezené do ošetřování za plat („Zavedení“ odd. B VIII).

20. Sleva pro příslušníky Protektorátu Čechy a Morava, vracující se do vlasti (výnosy m. ž. č. 66725-III/3-25, 28355-III/3-26 a ministerstva dopravy č. D 27277-IV/3-40).

21. Sleva a úvěr jízdného pro příslušníky pracovních táborů pro nezaměstnanou mládež (výn. m. ž. č. 22332-III/3-34).

22. Sleva pro posluchače cvičitelských škol Sokola a spolku „Deutscher Turnverband“ (výnosy m. ž. č. 44832-III/3-32 a 31340-III/3-34).

## 23. Fahrbeginntigungen

a) für die Organisation „Radost ze života“ (Freude am Leben) (Erlaß des Verkehrsministeriums Nr. D 21412-IV/3-40),

b) für die deutsche Arbeitsfront NSG „Kraft durch Freude“ (Erlaß des Verkehrsministeriums Nr. D 91890-IV/3-39).

24. Fahrpreismäßigung für Arbeiter und Angestellte bei Urlaubsfahrten zu Erholungszwecken (Kundmachung Nr. 320-B 54/2 ex 1940 dieses Verordnungsblattes).

25. Fahrpreismäßigungen für Besucher von besonders anerkannten Lehrgängen, für die SA und andere zugelassene Formationen (Kundmachung Nr. 1173-B 55/2 in Nr. 86 ex 1939 dieses Verordnungsblattes).

26. Fahrpreismäßigung für Angehörige des Reichsarbeitsdienstes (Kundmachung Nr. 1296-B 55/3 in Nr. 100 ex 1939 dieses Verordnungsblattes).

27. Fahrpreis- und Frachtermäßigung für Zwecke der Erholungsfürsorge für jugendliche Versicherte (Erlaß des Verkehrsministeriums Nr. D 23471-IV/3-40).

28. Fahrpreismäßigung für Lehrlinge, Arbeiter und Privatangestellte bei Fahrten in die Erholungslager (Freude am Leben) (Erlaß des Verkehrsministeriums Nr. D 92918-IV/3-39).

Prag, den 1. Oktober 1940. Zl. D 48803-IV/3-1940.

Nro. 80a. vom 4. X. 1940.

## 23. Jizdni výhody

a) pro organisace „Radost ze života“ (výnos ministerstva dopravy č. D 21412-IV/3-40),

b) pro německou pracovní frontu NSG „Kraft durch Freude“ (výnos ministerstva dopravy č. D 91890-IV/3-39).

24. Sleva pro dělníky a zaměstnance při cestách na dovolenou na zotavenou (vyhláška č. 320-B 54/2 v č. 34 ex 1940 tohoto Věstníku).

25. Sleva pro účastníky zvlášť uznaných kursů, pro SA a jiné útvary (vyhláška č. 1173-B 55/2 v č. 86 ex 1939 tohoto Věstníku).

26. Sleva pro příslušníky říšské pracovní služby (vyhláška č. 1296-B 55/3 v č. 100 ex 1939 tohoto Věstníku).

27. Sleva jízdného a dovozného k účelům rekreační péče o mladistvé pojištěnce (výnos ministerstva dopravy č. D 23471-IV/3-40).

28. Sleva jízdného pro učně, dělníky a soukromé zaměstnance pro jízdy do rekreačních táborů (RZZ) (výnos ministerstva dopravy č. D 92918-IV/3-39).

V Praze dne 1. října 1940. Čís. D 48803-IV/3-1940.

Čís. 80a. z 4. X. 1940.

**ERLAUTERUNG Nr. 8 6.****Zur Kundmachung Zl. B 51/50.**

**Zum Abs. A 3 und 4.** Der Erlaß des Verkehrsministeriums vom 10. Juli 1940 Nr. D 36910/40 ist durch diese Maßnahme gegenstandslos geworden und wird daher aufgehoben.

**Zum Abs. A 5.** Für Streckenausweise, deren 90tägige Gültigkeitsdauer bis 12. Oktober 1940 nicht abgelaufen ist, kann über besonderes Ansuchen für die noch nicht ausgenützten Fahrten der der Anzahl derselben entsprechende halbe gewöhnliche Fahrpreis in der betreffenden Verbindung rückerstattet werden (ohne Rücksicht darauf, ob bei letzter Fahrt nur die Hin- oder auch die Rückfahrt ausgenützt wurde). Zum Beispiel demjenigen Reisenden, der bis 12. Oktober 1940 4 Hin- und Rückfahrten und 1 Hin- oder auch 1 Rückfahrt ausgenützt hat, werden als nicht ausgenützt nur 7 Fahrten anerkannt. Nachlässe laut Art. 38, § 4 der BMB EVO entfallen; nur die Postgebühren werden in Abzug gebracht.

**Zum Abs. A 10.** Die Außerkraftsetzung der Fahrpreismäßigungen für Wandervereine betrifft alle Fahrpreismäßigungen für Touristen, daher auch die Ermäßigung laut Ziffer 394 (2) Pers. T. Die Ausnahmsmaßnahme für Groß-Prag kommt in diesem Falle nicht in Betracht.

Fahrkarten und Fahrausweise, welche zufolge dieser Maßnahme nicht mehr gebraucht werden, sind von den Bahnhöfen bis auf weiteres aufzubewahren.

Prag, den 1. Oktober 1940. Zl. D 48803-IV/3-1940.

Nro. 80a. vom 4. X. 1940.

**VYSVĚTLIVKA čís. 8 6.****K vyhlášce čís. B 51/50.**

**K odst. A 3 a 4.** Výnos ministerstva dopravy ze dne 10. července 1940 čís. D 36910/40 stal se tímto opatřením bezpředmětným a proto se zrušuje.

**K odst. A 5.** Těm držitelům traťových průkazů, u kterých do 12. října 1940 neuplyne 90denní doba jejich platnosti, je možno na zvláštní žádost vrátiti částku rovnající se polovičnímu obyčejnému jízdnému v daném spoji za počet jízdy dosud neprojetých (bez ohledu, zda při poslední cestě byla vykonána pouze jízda tam nebo jízda tam a zpět). Na př. tomu, kdo do 12. října 1940 vykonal 4 jízdy tam a zpět a 1 jízdu pouze tam, uzná se neprojetých 7 zpátečních jízdy. Sračky podle čl. 38 § 4 ž. p. f. odpadají; odpocítá se pouze poštovné.

**K odst. A 10.** Zastavení platnosti slev pro spolky turistické týká se všech slev turistických, tedy i slevy podle bodu 394 (2) c. t. Výjimečné opatření pro Velkou Prahu nepřichází v tomto případě v úvahu.

Jízdenky a jízdní průkazy, které v důsledku tohoto opatření nebudou používány, ponechají se zatím u stanic v úschově.

V Praze dne 1. října 1940. Čís. D 48803-IV/3-1940.

Čís. 80a. z 4. X. 1940.

Gendarmeriestabskapitän  
Edmund H a r t e l ,  
Adjutant des Innenministers,  
Prag VII., Sonnenbergstrasse 67.

Büro des Staatssekretärs  
beim Reichsprotektor  
in Böhmen und Mähren.

Eing.: 20. SEP. 1940

Tgb. Nr.: 4861

194

Nr. 143 Adj./1940.

Prag, den 19. September 1940.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat !

Im Hinblick auf unsere am 17. September l.J.  
geführte fernmündliche Rücksprache erlaube ich mir,  
Ihnen anliegend eine Uebersetzung der am 19. d.M.  
erfolgten Meldung des prager Polizeipräsidenten  
C h a r v á t hinsichtlich der Regelung des Nacht-  
verkehrs der Autotaxi zur gefälligen Kenntnisnahme  
zu übermitteln.

Mit ausgezeichnetener Hochachtung

*fr 19.*  
St. S. IV K 1.

Ihr ergebenster

1 Anlage.

*St. S.*  
*Edmund Hartel*

195

U e b e r s e t z u n g .

---

Der Herr Polizeipräsident C h a r v á t hat am 19. September 1940 hinsichtlich der Regelung des Nachtverkehrs der Autodroschken dem Ministerium des Innern folgendes mitgeteilt:

"Gestern, am 18. September 1940, fand in der Angelegenheit eine Beratung beim Gewerbereferat des Magistrates der Stadt Prag in Gegenwart eines Vertreters des Handelsministeriums statt. Die Sache wird lediglich durch eine geeignete Aufteilung der Triebstoffe /Kraftstoffe/ einer Lösung zugeführt werden können. Es wird daher der Vertreter des Handelsministeriums bezüglich dieser Frage mit dem Beauftragten des Amtes des Reichsprotectors verhandeln müssen, der erst Freitag den 20. September nach Prag zurückkehren wird."

2

Gendarmeriestabskapitän  
Edmund H a r t e l ,  
Adjutant des Innenministers,  
Prag VII., Sonnenbergstrasse 67.

196

Nr. 146 Adj./1940.

Prag, den 21. September 1940.

Sehr geehrter Herr Oberregierungsrat!

Ich erlaube mir, hinsichtlich der  
Angelegenheit der Regelung des Nachtverkehrs der  
Autotaxi, die ich einer neuerlichen Ueberprüfung  
unterzogen habe, in der Anlage die entgeltige  
Information zur gefälligen Kenntnisnahme zu über-  
mitteln.

Mit vorzüglicher Hochachtung

ergebenster

*Edmund Hartel*

1 Anlage.

St. S. IV Ki

197

Am 21. September 1940 um 11 Uhr hat das Handelsministerium /Obersektionsrat Dr. David/ dem Ministerium des Innern mitgeteilt, dass hinsichtlich der Autotaxi in Prag mit der Frage der Erhöhung ihrer Zahl zur Nachtzeit der Beauftragte für den Nahverkehr beim Amte des Herrn Reichsprotectors befasst worden ist. Dieser hat erklärt, dass er die Angelegenheit selbst in entsprechender Weise erledigen wird.

198

St.S. IV K 1

Prag, den 2. Oktober 1940.

Bevollmächtigter für den  
 Nahverkehr Prag  
 Eing. - 3. OKT. 1940 \*  
 Nr. ....

*P 91/E*

G.R. mit 3 Anlagen

Herrn K a p u s t e

unter Bezugnahme auf den Inhalt der Anlagen zur Kenntnis übersandt.

Der Herr Staatssekretär interessiert sich für den Stand der Angelegenheit und lässt Sie bitten, ihm hierüber zu berichten.

*gier.*

*Leistungsmittel von Herrn Staatssekretär  
am 8./10. 1940 vorgelegt.*

Zürich an

*Herrn  
 Abrechnungsbüro  
 Nr. 710  
 im Haupt.*

*F. A. Löwen, R.O.F.*

*U.  
 z. d. d.  
 9/10.40.*