

109-12-199

28 listu

15. 6. 2010 Juul

Geheim

Prag, den 10. Mai 1941.

1. Vermerk :
=====

Generaldirektor Rudl teilt mir mit, daß der Melantrich-Verlag im wachsenden Umfange Büchersendungen aus der Sowjet-Union erhalte. Nach der Auffassung von Rudl sei es dringend notwendig, die Geschäftsverbindung des Verlages nach der Sowjet-Union und den Abnehmerkreis im Protektorat unter eine umfassende Beobachtung zu stellen. Unter den Sendungen sei eine grosse Menge verbotener Literatur vorhanden. Weiterhin falle die grosse Zahl von russischen Sprachlehrbüchern auf.

2260/4i

2. K.H. mit diesem Vermerk

W-Obersturmbannführer Böhme,
Prag,
=====

h

zur Kenntnis zugeleitet.

Heil Hitler!

→

W-Obersturmbannführer.

St. G. XII 86-8/4i

Geheim

Prag, den 10. Mai 1941.

10. V. 1941
1. Vermerk:
=====

Generaldirektor Rudl teilt mir mit, daß der Melantrich-Verlag im wachsenden Umfange Büchersendungen aus der Sowjet-Union erhalte. Nach der Auffassung von Rudl sei es dringend notwendig, die Geschäftsverbindung des Verlages nach der Sowjet-Union und den Abnehmerkreis im Protektorat unter eine umfassende Beobachtung zu stellen. Unter den Sendungen sei eine grosse Menge verbotener Literatur vorhanden. Weiterhin falle die grosse Zahl von russischen Sprachlehrbüchern auf.

2. K.H. mit diesem Vermerk

H-Obersturmbannführer Böhme,

Prag,
=====

zur Kenntnis zugeleitet.

Heil Hitler!

h.
H-Obersturmbannführer.

3. Alsdann z.d.A.

G.S. 11 86-8/41

11. Mai 1941.

H-Gruf.

St.S. 175/41.

12. V. 1941

An Herrn
Präsidenten Professor Dr. Astel,
Weimar,
Schwabestrasse 18.

Sehr verehrter Parteigenosse Astel!

Für Ihre Zeilen vom 7.3.1941 und für die Übersendung der Schrift "Die unterschiedliche Fortpflanzung" danke ich herzlich. Ich habe die Schrift mit grossem Interesse gelesen. Ihre Systematik hat mir für das Studium der Frage der Um- bzw. Einvolkung der Tschechen manche Anregung gegeben. Was die Tätigkeit der Ortsgemeinschaft Prag der Deutschen Gesellschaft für Rassenhygiene anlangt, so stehe ich deren Bestrebungen sowie der Arbeit von Professor Thums gerne fördernd zur Seite.

Mit guten Wünschen für die Zukunft und

Heil Hitler!
Ihr

2. G.R. mit 2 Anlagen
Pg. Soenke

zur Entnahme der Schrift übersandt.

*für das Aufg. genommen
Soenke
14. S.*

3. Alsdann z.d.A.

St. S. XII 86-9/41

Präsident Prof. Dr. med. Karl Astel

Thüringischer Staatsrat

Rektor

der Friedrich-Schiller-Universität Jena

Weimar, 7.3.41

Schwabestraße 18, II

Sprechzimmer 1753

4

Frank

Büro des Staatssekretärs
beim Reichsprotector
in Böhmen und Mähren.
Eing.: 11. MRZ. 1941

Herrn

Staatssekretär F r a n k,

P r a g IV

Czerninpalais

Sehr verehrter Herr Staatssekretär, lieber Kamerad Frank !

Indem ich nochmals meiner Freude darüber Ausdruck gebe, daß Sie trotz Ihrer sicher ungewöhnlichen Arbeitslast meinen Vortrag besuchten, überreiche ich Ihnen eine der von mir genannten Arbeiten.

Prof. Thums, der gemeinsam mit Dr. Rada die Veranstaltung zustande brachte, ist ein alter ostmärkischer Kämpfer, der schon seit 1931 der Bewegung angehört und unbeirrbar für unsere alten völkischen Ideale eingetreten ist. Seine rassenhygienischen Bestrebungen verdienen, auch im Hinblick darauf, daß er ein absolut lauterer und selbstloser Charakter ist, jede Förderung. Auch in dieser Hinsicht hat Ihre persönliche Anwesenheit bei der Gründung der Ortsgemeinschaft Prag der Deutschen Gesellschaft für Rassenhygiene, die m.E. sehr gut vorbereitet war, zweifellos die beste Wirkung gehabt. Bitte fördern Sie seine Absichten auch weiterhin.

Über Ausmaß und Tempo sowie über die Wirksamkeit der verschiedenen Methoden für die Um- bzw. Einvolkung der Tschechen habe ich mir mancherlei Gedanken gemacht.

Mit besten Wünschen für Sie und Ihre Familie und

Sieg-Heil Hitler !

Ihr

K. Astel

St. S. VII 36 - 9/41

5 D.VI.c.10.

Prag, den 19. November 1941.

Der Reichsprotector Pers. Sekretariat
24. NOV. 41
Anl. 1
Rpr. 11/18 - Kopiertel.

Gies

P/12

K.H. mit 1 Anlage
 W-Sturmbannführer Ploetz,
 P r a g,

zur Vorlage des Vorganges bei W-Obergruppenführer
 Heydrich zugeleitet.
 Der Aufsatz von Ministerialrat Danco war von W-Grup-
 penführer Frank Anfang September d.Js. zur Veröffent-
 lichung freigegeben worden.

[Handwritten signature]

W-Obersturmbannführer.

Eingangs am 29.11.41. d

D. VI. c. 10. 1941. 6

GROSS- DEUTSCHER



VERKEHR

BERLIN · JAHRGANG 1941

HEFT 20 · OKTOBER

91118

6a

GROSSDEUTSCHER VERKEHR

35. JAHRGANG DER „VERKEHRSTECHNISCHEN WOCHÉ“

Organ des Reichsverkehrsministers

Organ der Wissenschaftlichen Vereinigung für Verkehrswesen e.V. (WVV)

Organ des Vereins für Eisenbahnkunde

INHALT

Ministerialrat Walther Danco, Prag:

Das Verkehrswesen des Protektorats Böhmen und Mähren
als Teil des großdeutschen Verkehrs

Abteilungspräsident Dr. Schultz, Berlin:

Die Güterwagen- und Behältergemeinschaft
zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Protektoratsbahnen
Böhmen und Mähren

Amtliche Nachrichten

Verschiedene Mitteilungen

Kurznachrichten

Zeitschriftenschau

Buchbesprechungen

Herausgeberkreis

Staatssekretär Kleinmann, Berlin. Ministerialdirigent Baur, Berlin; Professor Dr. Dr.-Ing. e. h. Blum, Gründer der „Verkehrstechnischen Woche“, Hannover; Verkehrsleiter der Deutschen Lufthansa Bongers, Berlin; Ministerialdirektor Dr.-Ing. Brandenburg, Berlin; Gesandter Dipl.-Ing. Daitz, Berlin; Direktor Dr. Doeberl, Berlin; Ministerialdirigent Dr.-Ing. Ebeling, Berlin; Stadtrat Engel, Berlin; Staatsrat Eßberger, Hamburg; Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. Gähns, Berlin; Generalmajor a. D. Professor Dr. Haushofer, München; Professor Dr. Helander, Nürnberg; Direktor Kipfmüller, Hamburg; Ministerialdirigent Geheimer Baurat Dr.-Ing. e. h. Kühne, Berlin; Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. Leibbrand, Berlin; Ministerialdirektor Meilicke, Berlin; Professor Dr. Neesen, Danzig; Präsident Pietzsch, München; Professor Dr.-Ing. Pirath, Stuttgart; Ministerialdirektor Prang, Berlin; Ministerialdirektor Rudolphi, Berlin; Unterstaatssekretär Generalmajor von Schell, Berlin; Direktor Schreiber, Berlin; Staatsrat Stanik, Hamburg; Ministerialdirektor Treibe, Berlin; Ministerialdirektor Waldeck, Berlin; Direktor Regierungsbaurat a. D. Wehrspan, Wanne-Eickel; Generaldirektor Dr. h. c. Welker, Duisburg; Professor Dr.-Ing. Wittmann, Karlsruhe; Unterstaatssekretär Vizeadmiral z. V. Wülfing von Ditten, Berlin.

Hauptschriftleiter: Dr.-Ing. Gerhard Sommer, Berlin-Charlottenburg 9. — Anschrift der Schriftleitung: Berlin W 8, Voßstraße 35.
Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142

GROSSDEUTSCHER VERKEHR

35. JAHRGANG DER „VERKEHRSTECHNISCHEN WOCHE“

Organ des Reichsverkehrsministers

Organ der Wissenschaftlichen Vereinigung für Verkehrswesen e. V. (WVV)

Organ des Vereins für Eisenbahnkunde

4 7
D.V.T.C. 10.
HEFT 20

OKTOBER 1941



Empfangsgebäude
des
Mađarski-Bahnhofs
in Prag

Aufnahme: Steiner

DAS VERKEHRSWESEN DES PROTEKTORATS BÖHMEN UND MÄHREN ALS TEIL DES GROSSDEUTSCHEN VERKEHRS

Der Aufbau des Großdeutschen Reiches durch den Führer in den Jahren 1938 und 1939 brachte mit den alten Reichsländern Böhmen und Mähren sowie dem ehemaligen österreichischen Schlesien Gebiete in den deutschen Machtbereich zurück, ohne deren Berührung oder Durchquerung der Verkehr zwischen großen und wichtigen Reichsgebieten untereinander und zwischen ihnen und dem Ausland nicht ohne zum Teil gewaltige Umwege möglich wäre. Lag schon vor 1938 im deutschen Verkehr zwischen Schlesien, Sachsen und Süddeutschland die ehemalige Tschecho-Slowakei wie ein breiter Klotz im Wege, so war nach der Rückkehr der Ostmark zum Reich im März 1938 der Entfernungunterschied bei Umfahrung der Tschecho-Slowakei auf rein deutschen Strecken, namentlich zwischen Schlesien und dem Ostteil der Ostmark, gegenüber der Durchfahrung so ungeheuer, daß es unmöglich schien, auf die Benutzung der Verkehrswege durch Böhmen und Mähren zu verzichten. Diese war aber von internationalen Verkehrsgesetzen und von der jeweiligen politischen Lage in Prag und damit auch in West- und Südosteuropa abhängig.

Die politische Spannung im Frühjahr und Sommer 1938 zwischen dem Reich und der Tschecho-Slowakei bewies eindeutig die Unhaltbarkeit dieses Zustandes.

Das Münchner Abkommen vom 29. September 1938 verringerte zwar durch die Abtretung der sudetendeutschen Gebiete den zu umfahrenden Bereich etwas, konnte aber keinen durchgreifenden Wandel schaffen. So mußten unmittelbar an das Abkommen anschließende Vereinbarungen zwischen dem Reich und der zweiten tschecho-slowakischen Republik dazu dienen, den Durchgangsverkehr zwischen Nord- und Ostdeutschland einerseits und der Ostmark sowie Süddeutschland andererseits auf deutschen Wegen zu schaffen oder wenigstens vorzubereiten.

Diesem Zweck diente vor allem das Abkommen vom 27. Oktober 1938 zwischen der deutschen und der tschecho-slowakischen Regierung über den Eisenbahnverkehr über die vorläufige deutsch—tschecho-slowakische Grenze vom 10. Oktober 1938, das es der Deutschen Reichsbahn ermöglichte, zwischen Oderberg und Lundenburg sowie zwischen Mittelwalde und Lundenburg vom 5. und 11. November 1938 ab einen zoll- und paßfreien, rein innerdeutschen Personen- und Güterverkehr mit eigenem Personal und eigenen Betriebsmitteln auf Grund der deutschen Tarife gegen Erstattung der Vorhaltungskosten über die Durchgangsstrecken zu führen. Darüber hinaus wurde

am 12. Dezember 1938 für eine Reihe von Strecken, namentlich zwischen der nordwestböhmischen und der westmährischen Grenze die Durchführung nichtprivilegierter Güterzüge vereinbart, bei denen die Fracht ebenfalls nach den deutschen Güter- und Tiertarifen berechnet werden sollte, während die Durchgangsbahnen für die Betriebsführung nach Pauschalsätzen, unabhängig vom eigenen Tarif, entschädigt werden sollten. Diese sogenannten Ostmarkzüge sind jedoch nicht gefahren worden, da die tschecho-slowakischen Bahnen der Durchführung Schwierigkeiten machten.

Außerdem mußten nach Verlegung der Grenzen zwischen dem Reich und der Tschecho-Slowakei neue Abkommen über die Einrichtung neuer Grenz- und Betriebswechsellinien getroffen werden, um den Wechselverkehr zwischen den beiden Staaten, namentlich aber zwischen den durch die neue Grenzziehung voneinander getrennten Teilen des böhmisch-mährisch-schlesischen Wirtschaftsraumes wiederherzustellen. Da die Grenze nach rein völkischen Gesichtspunkten gezogen worden war, nahm ihr Verlauf auf wirtschaftliche, verkehrliche und eisenbahnbetriebliche Bedürfnisse keine Rücksicht und brachte so eine Fülle von Schwierigkeiten, namentlich auf den mehrfach von der Grenze durchschnittenen Linien mit sich, die nur durch verständnisvolles Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltungen überwunden werden konnten. Gleichwohl dauerte es doch geraume Zeit, bis nach der Grenzziehung, der Aufteilung des rollenden Materials und der Schaffung der notdürftigsten Betriebs- und Verkehrseinrichtungen auch der Wechselverkehr allmählich wieder in Gang kam.

Aber auch bezüglich des Kraftwagenverkehrs bestand für das Deutsche Reich eine zwingende Notwendigkeit, zwischen seinen das tschecho-slowakische Staatsgebiet umfassenden Gebietsteilen eine direkte Verkehrsmöglichkeit zu schaffen. Man kam daher mit der damaligen tschecho-slowakischen Republik dahin überein, daß es am besten sei, wenn das Deutsche Reich unter Mitarbeit der Tschecho-Slowakei den Bau und Betrieb einer Durchgangsautobahn im Zuge der Linie Breslau—Brünn—Wien einschließlich der erforderlichen Anschlüsse an das tschecho-slowakische Straßennetz übernehme. Der Bau der Strecke ist alsbald in Angriff genommen worden. In dem Abkommen über den Bau einer Reichsautobahnstrecke durch das Gebiet der Tschecho-Slowakei vom November 1938 wurde vereinbart, daß die Tschecho-Slowakei das zum

Bau benötigte Land kostenlos zur Verfügung stellt und daß der die Autobahn bildende Teil ihres Staatsgebietes den Charakter einer vom Deutschen Reich zu betretenden exterritorialen Zone erhält mit der Maßgabe, daß zum Zweck der Durchführung dieses Vertrages alle Regierungsbefugnisse in der Zone, und zwar vom Zeitpunkt der Freigabe der Durchgangsautobahn für den Verkehr, einschließlich der Gerichtsbarkeit von dem Deutschen Reich ausgeübt werden sollen. Die Zone sollte in das deutsche Zoll- und Paßgebiet eingegliedert werden. Bis zur Erreichung dieses Zustandes wurde zusätzlich durch ein sogenanntes Abkommen über Erleichterungen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern vom 22. Dezember 1938 eine Reihe von besonderen Durchgangsstraßen festgelegt, auf denen ein von allen Gebühren und Förmlichkeiten befreiter Durchgangsverkehr ermöglicht wurde.

Früher als für Eisenbahn und Kraftwagen hatte man für die Binnenschifffahrt die Schaffung eines neuen Weges zwischen Oberschlesien und der Ostmark durch die Tschecho-Slowakei ins Auge gefaßt. Der seit dem 14. Jahrhundert unter Kaiser Karl IV. zuerst und später vom Großen Kurfürsten und von Kaiser Leopold I. weiter verfolgte Gedanke einer Verbindung zwischen Oder und Donau hatte auch in der Tschecho-Slowakei, namentlich in der mährisch-schlesischen Industrie, warme Befürworter gefunden, so daß seit dem Jahre 1936 zwischen dem Reich und der ehemaligen Tschecho-Slowakischen Republik Verhandlungen über den Bau eines Oder-Donau-Kanals geführt wurden, die aber erst nach dem Zusammenbruch der Republik zu einem Ergebnis gebracht werden konnten. Durch das deutsch-tschecho-slowakische Protokoll über den Bau eines Oder-Donau-Kanals vom 19. November 1938 wurde eine Oder-Donau-Kommission eingesetzt, die den Bau des Kanals vorbereiten und seine Durchführung überwachen sollte, während das Reich und die zweite Republik, jeder auf seinem Gebiet mit eigenen Mitteln, die Teilstücke selbständig bauen sollten. Auf reichsdeutschem Gebiet fand der erste Spatenstich am 8. Dezember 1939 statt.

Diese vom Führer auf der Basis einer freundschaftlichen Politik eingeleitete Zusammenschließung der beiderseitigen Verkehrsnetze hatte zur Voraussetzung eine Abwendung der Prager Politik vom Westen und eine beginnende Zusammenarbeit im böhmisch-mährischen Raum mit dem Ziele einer organischen Neuordnung Mitteleuropas. Alle Verkehrsabkommen verloren aber sofort ihre Bedeutung in dem Augenblick, in dem nach Überwindung des ersten Schocks nach München in Prag wieder die alten Kräfte zur Herrschaft strebten und zum Teil gelangten, die sich als Feinde des deutschen Volkes in die Einkreisungsbestrebungen der Westmächte eingliedern ließen und damit die aufkeimende Zusammenarbeit zerschlugen. So bedurfte es neuer Maßnahmen und Wege, um die so notwendige Ordnung mitten im deutschen Lebensraum zu schaffen, und es kam im März 1939 zum abermaligen Zusammenbruch der Prager Politik und zur Schaffung des Protektorats Böhmen und Mähren durch den Führererlaß vom 16. März 1939, durch welchen dieses zu einem integrierenden Bestandteil des Großdeutschen

Reiches erklärt und damit auch das Verkehrswesen des Protektorats ein Teil des großdeutschen Verkehrsnetzes wurde.

Während aber im Artikel 5 dieses Erlasses die autonome Protektoratsregierung der Aufsicht des Reiches unterstellt wird, geht Artikel 8 bezüglich des Verkehrs- sowie des Post- und Fernmeldewesens über die sonst für die Verwaltung des Protektorats geschaffene Ordnung hinaus und unterstellt diese beiden Gebiete der unmittelbaren Aufsicht des Reiches. Dadurch wurde, der Notwendigkeit des einheitlichen Ausbaues und Betriebes des großdeutschen Verkehrsnetzes und des großdeutschen Post- und Fernmeldewesens Rechnung tragend, dem Reich, vertreten durch den Reichsprotector, das Recht vorbehalten, ohne den sonst erforderlichen Umweg über die Protektoratsregierung unmittelbar mit den Verkehrsträgern und -unternehmern sowie der Protektoratspostverwaltung in Verbindung zu treten, alle Auskünfte von ihnen zu verlangen, Ratschläge zu erteilen und notwendigenfalls im gemeinsamen Interesse liegende Anordnungen zu geben.

Der Reichsprotector hat dementsprechend seine Behörde gegliedert und die mit der Durchführung der unmittelbaren Aufsicht von ihm beauftragten Gruppen Allgemeiner Verkehr und Eisenbahnen, Straßenverkehr, Wasserstraßen und Schifffahrt, Post sowie Straßenbau in einer besonderen Abteilung (III, Verkehr) zusammengefaßt und die Leitung dieser Abteilung dem Leiter der Gruppe Eisenbahnwesen übertragen. Damit ist einmal sichergestellt, daß die unmittelbare Aufsicht in allen Verkehrsgebieten gleichartig ausgeübt wird und die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik im böhmisch-mährischen Raum selbst gewährleistet ist. Die Übereinstimmung der Verkehrspolitik im Protektorat mit derjenigen des Großdeutschen Reiches ist durch Artikel 5 Absatz 2 des Führererlasses, wonach das Protektorat seine ihm zustehenden Hoheitsrechte im Einklang mit den politischen, militärischen und wirtschaftlichen Belangen des Reiches ausübt, und durch Artikel 5 Absatz 4, wonach der Reichsprotector gegen Maßnahmen, die das Reich schädigen, Einspruch einlegen und bei Gefahr im Verzuge die im gemeinsamen Interesse notwendigen Anordnungen treffen kann, sowie durch besondere Anordnungen des Führers und durch Vereinbarungen zwischen der Reichsregierung und dem Reichsprotector geregelt.

Im Verkehrswesen des Protektorats ist in noch größerem Maße als im übrigen Reiche die Schiene die Hauptträgerin des Verkehrs, werden doch rd. 98% des Protektoratsgüterverkehrs auf der Eisenbahn befördert. Das hängt einerseits mit der geringen Länge der schiffbaren Wasserstraßen, andererseits mit der Kraftverkehrspolitik der bisherigen Regierungen zusammen, auf die weiter unten noch zurückzukommen sein wird.

Das rd. 5860 km umfassende Netz der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren kann in seinem heutigen Aufbau und seiner Leistungsfähigkeit nur verstanden werden als ein Teil eines größeren Ganzen. Es ist das Rest- und Kernstück der ehemaligen tschecho-slowakischen Eisen-

bahnen mit einer Gesamtstreckenlänge von rd. 13 500 km, umfaßt also heute nicht ganz 44% dieses früheren Verkehrsnetzes. Vor allem aber ist es entstanden im wesentlichen als ein Teil des österreichischen Eisenbahnnetzes im Laufe des 19. Jahrhunderts, als Preußen und Österreich um die Vorherrschaft rangen, Hamburg und Triest die Großhäfen Mitteleuropas wurden und 75% der Industrie der österreichisch-ungarischen Monarchie im böhmisch-mährischen Raume lagen.

Die Entstehung und Linienführung der Bahnen im böhmisch-mährischen Raume ist sowohl verkehrspolitisch, verkehrsgeographisch und verkehrsgeschichtlich als auch in technischer Hinsicht ganz besonders bedeutungsvoll. Ist doch in diesem Raume die erste Eisenbahn des Kontinents, die Eisenbahn von Linz nach Budweis, im Jahre 1824 konzessioniert und 1832 eröffnet worden, die zuerst nur Pferde, dann Pferde und Lokomotiven und erst nach 16 Jahren nur die Lokomotiven als Zugkraft benutzte und dabei den Charakter einer Gebirgsbahn hat. Bezüglich der verkehrspolitischen, verkehrsgeographischen und verkehrsgeschichtlichen Bedeutung der Bahnen im böhmisch-mährischen Raume geben die ausgezeichneten Ausführungen des jetzigen Verkehrsministers und Generaldirektors der Böhmisches-Mährischen Bahnen Dr. H. Kamenický*) ein vorzügliches Bild, wobei besonders auch dem Wechsel zwischen Staatsbahn- und Privatbahnsystem in der österreichischen Zeit sowie der Verstaatlichungspolitik der Tschecho-Slowakischen Republik eingehende Darstellungen gewidmet sind. Die bau- und betriebstechnische Bedeutung der ersten Eisenbahnen in den Sudetenländern ist von Professor Dr.-Ing. e. h. Alfred Birk**) eingehend beschrieben, wobei namentlich auf die Arbeiten und Entscheidungen über Linienführungen des damaligen größten deutschen Eisenbahn- und Wasserstraßenbauingenieurs Alois Negrelli, des Schöpfers des Suezkanals, bei dem Bau der privilegierten Kaiser-Ferdinand-Nordbahn und der Staatseisenbahn Wien—Prag—Bodenbach, sowie auf die Lehren, die Negrelli aus dem Bau und Betrieb dieser Bahnbauten für das württembergische Eisenbahnnetz und den Bau der schweizerischen Nordbahn (Zürich—Basel) zog, ausführlich eingegangen worden ist. Hier sei nur kurz das Wesentlichste über das Eisenbahnnetz Böhmens und Mährens ausgeführt.

Das Eisenbahnnetz des böhmisch-mährischen Raumes ist in seinen Hauptlinien zum größten Teil durch die geographische Struktur des Landes und seine geopolitische und verkehrsgeographische Lage bestimmt worden. Die Erhebungen, Senken und Flußtäler erzwangen vielfach die Streckenführung; die Lage Böhmens als nördlichstes Gebiet der ehemaligen Habsburger Monarchie, die gemeinsame Grenze mit Preußen in Nordostböhmen und Mährisch-Schlesien, mit dem befreundeten Sachsen in Nordböhmen sowie die uralten Nord-Süd-Verbindungswege, wie die durch die mährische Senke laufende Bernsteinstraße zwischen Nord- und Ostsee und der Adria, die

*) Die Entwicklung der Eisenbahnen im Protektorat, in Heft 1 des Jahrganges 1941 der „Zeitschrift des Vereines Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen“.

**) Im Heft 13/14 des Jahrganges 1940 der „Verkehrstechnischen Woche“.

Elbe-Moldau-Donau-Verbindung über Prag—Budweis—Linz und andere, mußten auf die Notwendigkeit des Baues von langgestreckten Eisenbahnlinien bis zu den Reichsgrenzen hinweisen. Die Reihenfolge der Hauptlinien bestimmten zwar wie überall größtenteils die Bodenschätze, bestehende und zu schaffende Industrien und Handelsverbindungen sowie militärische Gesichtspunkte. Das Eigenartige des böhmisch-mährischen Eisenbahnnetzes ist jedoch, daß es mit Ausnahme der nordböhmisches Strecken mit seinen Verkehrsaufgaben auf die außerhalb des böhmisch-mährischen Raumes gelegenen Hauptstädte der österreichisch-ungarischen Monarchie Wien und Budapest ausgerichtet und in seiner Finanzierung weitgehend von internationalem Kapital abhängig war. Es ist gerade in Hinsicht auf die jüngste Vergangenheit reizvoll zu wissen, daß, als im Jahre 1854 die österreichische Regierung unter dem Druck drohender Geldschwierigkeiten sich entschloß, ihre Eisenbahnen und einige staatliche Güter und Wälder zu verkaufen, eine unter Führung französisches Kapitals sich bildende Finanzgruppe unter dem Namen „K. K. priv. österreichische Staats-eisenbahn-Gesellschaft“ die Staatsbahnen erstand. Dr. Kamenický fügt der Angabe dieser Tatsache in seinem obenangeführten Aufsatz den wichtigen Satz hinzu: „Die Gruppe erlangte mit den Eisenbahnen zugleich auch einen großen Einfluß auf das damalige Wirtschaftsleben, wie es bei der durch die Übernahme der wichtigsten Bahnen in Böhmen und Mähren erlangten Machtstellung natürlich ist.“ Wir sahen also damals schon das französische, natürlich jüdische Kapital der Rothschilds und anderer im Besitz einer Machtsphäre im Raume der späteren Beneschrepublik, den es bis zur Schaffung Großdeutschlands nicht mehr verlassen hat. Der Revancheschrei Frankreichs „Rache für Sadowa“ im Jahre 1870 hatte also nicht nur politische, sondern auch jüdisch-kapitalistische Belange als Ursachen.

Aber auch noch weitere bis heute sich auswirkende Folgen hatte die Überführung der Österreichischen Staatseisenbahnen in die Hand des Privatkapitals. Mit Rücksicht auf die wegen der öffentlichen Belange den Eisenbahngesellschaften auferlegten Betriebsverpflichtungen mußte der Staat seinerseits finanzielle Verpflichtungen übernehmen, und so kam es zur Anwendung des französischen Typus der Privatbahnen mit Staatsgarantie. Kamenický berechnet die Zahlungen, die hierdurch dem österreichischen Staat auferlegt waren, auf etwa 200 Mill. österr. Kronen. Wenn der Staatsgarantie auch eine staatliche Aufsicht gegenüberstand, so entsprach sie doch dem risikolosen Gewinnstreben der beteiligten Kapitalisten, die sich vielfach ohne Rücksicht auf die betrieblichen Notwendigkeiten und den technischen Fortschritt bestrebten, möglichst viel Nutzen aus den Unternehmungen herauszuziehen und die Abschreibungen und Anlageerweiterungen sowie Verbesserungen grob vernachlässigten, wie man es auch heute noch bei den bis vor einigen Jahren unter französischem Kapitaleinfluß stehenden Skodawerken feststellen kann.

Namentlich als die österreichische Staatsführung wieder einen zielbewußten Verstaatlichungskurs eingeschlagen hatte, beiläufigen sich die Gesellschaften keineswegs mit der

Durchführung der von der Staatsaufsicht angeordneten Verbesserungen, Ergänzungen und Erneuerungen der veralteten und vernachlässigten Betriebsanlagen, Oberbauformen und Fahrzeuge. Als im Jahre 1909 die Verstaatlichung durchgeführt worden war, mußte der Staat einen wesentlich heruntergewirtschafteten Betriebsapparat übernehmen, der in den kurzen Jahren bis zum Ausbruch des Weltkrieges nicht mehr fühlbar verbessert, sondern nur organisatorisch vereinheitlicht werden konnte. Der Krieg aber hemmte mit seiner wie üblich übermäßigen Beanspruchung der Eisenbahnen nicht nur jede Verbesserung, sondern förderte den Substanzverlust in gewaltigem Umfange.

Als aber nach dem Kriege der tschecho-slowakische Staat das Eisenbahnnetz des neuen Staatsgebietes in die Hand nahm, hatte dieses eine grundlegende Änderung der Struktur durchzumachen. Hatte das neue zur Tschecho-Slowakei gehörende Eisenbahnnetz bis zur Staatsbildung in allen Gebietsteilen, nämlich Böhmen und Mähren, Slowakei und Karpatho-Ukraine, eine durchaus nord-südlich gerichtete Aufgabe gehabt, bei der die Hauptstrecken im wesentlichen auf Wien und Budapest ausgerichtet waren, so mußte nunmehr entsprechend der geographischen Gestalt des neuen Staates und vor allem auch seiner politischen Orientierung gemäß das Schwergewicht auf die Schaffung einer Ost-West-Achse gelegt werden. Die Heranziehung der an Böhmen und Mähren angegliederten bisher ungarischen Staatsgebiete der Slowakei und Karpatho-Ukraine an den Schwerpunkt des Staates im böhmisch-mährischen Raum wie die wirtschaftliche und militärische Orientierung der neuen Republik nach den Ländern der großen und kleinen Entente und schließlich nach Sowjetrußland zwangen zum Ausbau des Netzes in der Ost-West-Richtung. Dabei waren in den bis dahin schwach ausgebauten Netzen eine Unzahl teurer Kunstbauten erforderlich, da die nach Süden streichenden Höhenzüge der Beskiden und Karpathenausläufer durchquert werden mußten. Von den zum heutigen Protektoratsbahnnetz gehörigen Strecken hatten daher im wesentlichen nur die in Mähren liegenden Anteil an dem Ausbau des Netzes in Form zweiter Gleise zwischen Brünn und Lundenburg, Olmütz und Prerau sowie nach der Slowakei. Mittel-, Nord- und Westböhmen verödeten zum Teil und blieben fast ganz auf dem unzulänglichen Stand der verlassenen Privatbahnzeit, so daß nach der Schaffung Großdeutschlands ebenso wie im Nord-Sudetengau auch die Prager Bahnanlagen und die westböhmische Bahn zwischen Prag—Pilsen—Furth i. W. den an sie gestellten Forderungen in keiner Weise mehr entsprachen. Zu den großen und neuen Aufgaben, die die Einbeziehung Böhmens und Mährens in das Großdeutsche Reich den Protektoratsbahnen sowohl im Transit- als auch im Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn neben der gewaltigen Steigerung des Binnenverkehrs gebracht hat, tritt also als Erbe der Vergangenheit die Aufgabe, den Rückstand aufzuholen, den feste und bewegliche Anlagen der Protektoratsbahnen gegenüber neuzeitlichen Eisenbahnanlagen aufweisen.

Um die Bedeutung des böhmisch-mährischen Eisenbahn-

netzes für den Eisenbahnverkehr Großdeutschlands kurz aufzuzeigen, genügt der Hinweis darauf, daß die neuen Reichshäfen Wien und Linz im Süden und das groß-oberschlesische Industriegebiet im Osten auf kürzestem Wege durch das Protektorat untereinander und mit Mittel-, Nord- und Süddeutschland verbunden werden. Die wichtigsten Durchgangsstrecken sind die ehemalige Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, die im Zuge des mährischen Gesenkes Wien über Lundenburg mit Oderberg und Krakau verbindet und ihre Fortsetzung in der Warschau-Krakauer Bahn sowie über Tschenstochau in der früheren Warschau-Wiener Bahn findet. Von Warschau setzt sich diese Verbindung im heutigen deutschen Großwirtschaftsraum über Königsberg nach Riga und nach Wilna fort und bildet so eine Ostransversale von gewaltiger zukünftiger Verkehrsbedeutung. Die zweite Hauptlinie ist die Strecke Wien—Brünn—Böhmisch Trübau—Kolin—Prag—Dresden, die die kürzeste Verbindung zwischen Wien—Berlin und zwischen der Donau und den Nord- und Ostseehäfen bildet. Als dritte Hauptlinie kommt die Ost-West-Linie von Oderberg—Mährisch Ostrau—Olmütz—Böhmisch Trübau—Kolin—Tetschen—Aussig und Kolin—Prag—Pilsen—Eger und Pilsen—Furth i. W. in Betracht, welche Oberschlesien und von Mittelwalde über Wildenschwert auch Mittel- und Niederschlesien auf kürzestem Wege mit Mittel- und Süddeutschland verbindet. Dazu kommen dann noch die Süd-Nord-Verbindungen Wien—Gmünd—Prag—Lobositz und Gmünd—Budweis—Pilsen—Eger, welche die Ostmark auf dem kürzesten Wege mit Nord- und Nordwestdeutschland verbinden.

Alle diese Strecken bedürfen noch eines erheblichen Ausbaues, wenn sie den gewaltigen großdeutschen Verkehrsströmen genügen sollen.

Mindestens die gleiche Bedeutung wie der Durchgangsverkehr zwischen deutschen Bahnhöfen über Protektoratsstrecken hat der mengenmäßig sehr viel stärkere Wechselverkehr zwischen den Netzen der Deutschen Reichsbahn und der Protektoratsbahnen für das Verkehrsleben des Großdeutschen Reiches. Die Verzahnung der beiden Eisenbahnnetze ist mit 78 Grenzübergängen und 48 Tarifgrenzpunkten so eng wie sonst nirgends in Europa. Sie beweist, daß nach der Abtrennung der sudetendeutschen Gebietsteile die Böhmisch-Mährischen Bahnen nur noch als Teil des großdeutschen Verkehrsnetzes angesehen werden und bestehen können. Auch verkehrsmäßig zeigt sich dies augenfällig durch die Tatsache, daß über 40% der auf den Protektoratsbahnen beförderten Güter im Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn aufkommen.

Diese Tatsachen und Verhältnisse in Verbindung mit den Bedürfnissen und Anforderungen der Reichsverteidigung schaffen den Hauptteil der Aufgaben und Probleme, welche der Verwaltung der Eisenbahnen des Protektorates seit seiner Schaffung durch den Führer gestellt worden sind und täglich neu gestellt werden.

Die Verwaltung der Eisenbahnen ist durch das Eisenbahnverwaltungsgesetz vom 20. Mai 1937 geregelt. An der Spitze der autonomen Eisenbahnverwaltung steht der Verkehrsminister, dem seit 1938 auch die Postverwaltung unterstellt ist, mit den 8 Eisenbahnabteilungen des Ver-

kehrministeriums. Er übt die staatlichen Hoheitsbefugnisse aus, soweit sie nicht dem Staatspräsidenten vorbehalten sind oder der Regierung zustehen, und führt die Aufsicht über alle Schienenbahnen, Seilbahnen und Anschlußbahnen des öffentlichen und beschränkt öffentlichen Verkehrs. Außerdem hat er die Oberleitung der im Staatseigentum befindlichen Eisenbahnen Böhmens und Mährens. Hierfür steht ihm ein Verwaltungsausschuß zur Seite, der für alle wichtigen Angelegenheiten zuständig ist, dessen Aufgaben aber im wesentlichen auf finanziellen Gebieten liegen. Infolge der Verstaatlichungspolitik Österreichs und der früheren tschecho-slowakischen Republik befinden sich fast alle Eisenbahnen des Protektorats in Staatsbesitz und werden auf Grund der Verordnung vom 25. September 1924 als öffentliches Unternehmen verwaltet. Die Leitung des Unternehmens hat der Generaldirektor, dem für die Verwaltung der Böhmischo-mährischen Bahnen die Eisenbahnteilungen des Verkehrsministeriums in Prag zur Verfügung stehen. Die Betriebsverwaltung der Böhmischo-mährischen Bahnen gliedert sich in 5 Eisenbahndirektionen, die ihren Sitz in Prag, Pilsen, Königgrätz, Olmütz und Brünn haben. Die Böhmischo-mährischen Bahnen betreiben eine Reihe von Lokalbahnen teils für eigene Rechnung, teils für Rechnung der Eigentümer. Neben ihnen gibt es 8 Privatbahnen und eine Kleinbahn mit eigener Betriebsverwaltung, von denen die rd. 25 km lange Privatbahn Zlin—Otrokowitz—Wisowitz im Besitze der Bata-Werke für den Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn von Bedeutung ist und auch den internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnen- und -güterverkehr beigetreten ist.

Die Bahnen des Protektorats entsprechen mit einer Gesamtstreckenlänge von rd. 5900 km etwa den früheren Österreichischen Bundesbahnen und stehen nach der Auflösung Jugoslawiens zur Zeit in der Liste der dem internationalen Übereinkommen beigetretenen europäischen Eisenbahnnetze an 8. Stelle. Das Anlagekapital der im Protektoratseigentum stehenden Böhmischo-mährischen Bahnen beträgt 2 Milliarden Reichsmark, die Einnahmen des Jahres 1940 betragen etwa 340 Millionen Reichsmark, die Gefolgschaft ist rund 110 000 Köpfe stark. Leider ist die Bilanz — ebenso wie in fast allen früheren Jahren bei den tschecho-slowakischen Staatsbahnen — noch passiv. Hierdurch wird ebenso wie durch die politischen und sprachlichen Schwierigkeiten, die kriegswirtschaftlichen Maßnahmen und die militärischen Anforderungen an die Eisenbahnen die baldige weitestmögliche Angleichung an die Verhältnisse im übrigen Reich und die Eingliederung in das großdeutsche Verkehrsnetz beim Bau, Betrieb, Verkehr und bei der Verwaltung der Bahnen außerordentlich erschwert. Gleichwohl sind durch die im gemeinsamen Interesse des Reichs und des Protektorats erlassenen Verordnungen der Reichsregierung und durch eine große Reihe von Maßnahmen, die entweder der Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Böhmischo-mährischen Bahnen oder der Anregung der Behörde des Reichsprotektors zu verdanken sind, die grundlegenden Voraussetzungen für die Eingliederung der Böhmischo-mährischen Bahnen in das großdeutsche Ver-

kehrsnetz geschaffen und die ersten Wege für die immer enger werdende Zusammenarbeit der beiden Netze beschritten worden. Hierzu bedarf es auch einer weitgehenden Angleichung der Betriebs-, Verkehrs-, Tarif- und Verwaltungsvorschriften der Protektoratsbahnen an diejenigen der Deutschen Reichsbahn, die auf zahlreichen Gebieten entweder bereits durchgeführt oder eingeleitet worden sind. Zusammen mit den erhöhten Leistungen des Personals der Betriebsverwaltung wurde durch alle diese Maßnahmen eine wesentliche Erleichterung und Steigerung des Durchgangs- und Wechselverkehrs erzielt, die sich auf den Strecken der Böhmischo-mährischen Bahnen in einer etwa 25%igen Steigerung der Betriebsnutzleistungen ausdrückt.

Nur die wichtigsten Verordnungen und Maßnahmen für die Eingliederung der Böhmischo-mährischen Bahnen in das großdeutsche Verkehrsnetz können und sollen hier dargestellt werden, da eine auch nur annähernd vollständige Aufführung den zulässigen Umfang dieser Darstellung weit überschreiten würde.

Der Einmarsch der deutschen Wehrmacht und die darauf folgende Abrüstung der tschechischen Wehrmacht erforderte zunächst als erste Maßnahme die Anwendung der deutschen Wehrmachteisenbahnordnung und des Wehrmachtтарifs, die Ende März 1939 unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Verhältnisse im Protektorat durch innere Dienstanweisungen angeordnet wurde. An ihrer förmlichen Inkraftsetzung wird zur Zeit gearbeitet. Sodann wurden die Vereinbarungen über die privilegierten und nichtprivilegierten Durchgangsverkehre sowie über die Ostmarkzüge und über den Wechselverkehr wieder in Kraft gesetzt. Im Laufe des Monats April 1939 wurden die ersten Ostmarkzüge gefahren, und im Laufe des Monats Mai wurde auf Grund der neu geschaffenen Zusammenarbeit eine wesentlich wirtschaftlichere Betriebsführung im Wechselverkehr festgelegt. Die Anzahl der privilegierten Züge war so beschränkt, daß nur ein geringer Teil der hierfür in Frage kommenden Güter in den Genuß der auf dem verkürzten Wege zu berechnenden Frachten kommen konnte und damit die Gleichheit aller Verfrachter vor dem Tarif praktisch gefährdet war. Daher entschloß sich die Deutsche Reichsbahn dazu, vom 1. Mai 1939 ab allgemein bei den mit dem deutschen Frachtbrief aufgelieferten Sendungen die Frachten zwischen Nord- und Ostdeutschland einerseits, der Ostmark und Süddeutschland andererseits über alle Strecken der Böhmischo-mährischen Bahnen durchzurechnen, d. h. die zwischen der deutschen Versand- und Empfangsstation über die auf dem kürzesten Wege liegenden böhmisch-mährischen Strecken gerechneten Entfernungen der Frachtberechnung zugrunde zu legen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Sendungen über die privilegierten Strecken befördert werden konnten oder westlich um das Protektorat herumgefahren werden mußten. Das bedeutete zwar für die verladende Wirtschaft eine gewaltige Frachtersparnis, für die Deutsche Reichsbahn aber ein großes Opfer und die Übernahme bedeutender Betriebsmehrlleistungen, da nunmehr in vielen Fällen kein Anlaß mehr bestand, die Sendungen im internationalen Verkehr über

die Böhmischo-Mährischen Bahnen abzufertigen. Dazu kam noch die außerordentliche Steigerung des Güterverkehrs mit der Ostmark an sich, die durch den Anschluß einen ungeahnten Wirtschaftsaufschwung erlebte.

Damit war nun weit über die Bedeutung der privilegierten und nichtprivilegierten Durchgangsverkehre hinaus für den deutschen und den internationalen Güterverkehr im Durchgang durch das Protektorat mit allen durch ihre geographische Lage in Betracht kommenden reichsdeutschen Bahnhöfen das Eisenbahnnetz des Protektorats tariflich und in gewissem Umfange auch betrieblich zum Teil des großdeutschen Eisenbahnnetzes erklärt worden, was große Rückwirkungen auf die Frachtenlage, namentlich in den an das Protektorat angrenzenden Gebieten des böhmisch-mährisch-schlesischen Raumes, darüber hinaus aber auch auf den internationalen Verkehr hatte. Durch diese völlig ungewöhnliche, aber durch die anfangs geschilderten Umstände erzwungene Tarifmaßnahme wurden praktisch bis auf den geringen Verkehrsteil, der über die mährisch-slowakischen Grenzübergänge den kürzesten Weg findet, die Bahnen des Protektorats aus dem internationalen Wettbewerb mit der Deutschen Reichsbahn ausgeschaltet. Hierdurch änderte sich auch die Stellung der Protektoratsbahnen auf den internationalen Eisenbahnkonferenzen, bei denen die Gesamtvertretung der großdeutschen Eisenbahnen auf die in den einzelnen Tarifverbänden geschäftsführenden oder federführenden deutschen Reichsbahndirektionen überging entsprechend Artikel 6 des Führererlasses, wonach das Reich die auswärtigen Angelegenheiten des Protektorates wahrnimmt. Aber auch auf das Verhältnis zwischen den Protektoratsbahnen und den übrigen deutschen Eisenbahnen blieb diese Tarifmaßnahme nicht ohne Einfluß, so daß z. B. der österreichisch-teschecho-slowakische Verbandstarif aufgehoben werden konnte. Weitere Maßnahmen mußten folgen, auf die ich weiter unten zurückkomme.

War so im internationalen Eisenbahnverkehr der nunmehr deutsche Charakter der Protektoratsbahnen hergestellt, so mußten im großdeutschen Verkehr entsprechende Maßnahmen folgen. Zunächst galt es, das internationale Verkehrsrecht für den Verkehr zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich zu beseitigen und das deutsche an seine Stelle zu setzen. Durch Verordnung der Reichsregierung vom 15. Dezember 1939 wurde die Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung vom 8. September 1938 für den gesamten öffentlichen Eisenbahnverkehr zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich in Kraft gesetzt und dieser Verkehr dadurch zu einem deutschen Binnenverkehr gemacht. Geringfügige Besonderheiten gelten lediglich, ebenso wie in der Ostmark, bezüglich des Eisenbahnpfandrechts. Durch weitere Reichsverordnungen vom 15. Dezember 1939 wurden die Vereinbarungen über den Durchgangs- und Wechselverkehr durch eine gesetzliche Regelung ersetzt, um ihren Dauercharakter zu betonen, sie etwaigen Schwankungen der politischen Auffassungen in Prag zu entziehen und den Charakter des Protektoratseisenbahnnetzes als Teil des großdeutschen Verkehrsnetzes gesetzlich aufs neue festzulegen.

Dementsprechend wurde auch auf Veranlassung des Reichs-

protektors und auf Grund eines Regierungserlasses über den Sprachengebrauch im Protektorat vom Verkehrsminister mit Wirkung vom 23. September 1939 angeordnet, daß alle Bahnhofnamen, Tarife, Dienstvorschriften, Vordrucke, Verkehrsbücher, Fahrzeuganschriften usw. zweisprachig lauten müssen. Die Durchführung dieser Anordnung bedurfte zwar längerer Zeit, doch ist sie im wesentlichen durchgeführt; so sind namentlich seit dem 1. Juli 1940 alle Fahrausweise und Verkehrsvordrucke zweisprachig, die im übrigen Reiche herausgegebenen Fahrausweise nach dem Protektorat einsprachig deutsch. Seit dem 1. Oktober 1940 lernen etwa 70 000 Bedienstete der Böhmischo-Mährischen Bahnen in zahlreichen von der Verwaltung veranstalteten Lehrgängen kostenlos die deutsche Sprache.

Der 1. Oktober 1940 ist wie für das ganze Protektorat so auch für das gesamte Verkehrswesen von außerordentlicher Bedeutung durch die Aufhebung der Zollgrenze und die damit erfolgende Einbeziehung in das großdeutsche Zollgebiet sowie durch die Aufhebung der Devisengrenze. Dieses Ereignis gab allen Eingliederungs- und Angleichungsarbeiten einen neuen Antrieb. Wenn auch bei den Bahnen zunächst an diesem Tage nur die Zollvorschriften der deutschen Eisenbahnen und die entsprechenden Vorschriften der deutschen Güterabfertigungsvorschriften in Kraft traten, so war doch jetzt der Weg frei für die grundlegenden Maßnahmen, die zum 1. Januar 1941 und später getroffen werden konnten.

Die Aufhebung der Zollgrenzbahnhöfe gestattete es, durch ein zusätzliches Übereinkommen vom 21. November 1940 die privilegierten und nichtprivilegierten reinen Durchgangsgüterverkehre aufzuheben und diese Züge nunmehr auch dem Wechselverkehr zur Verfügung zu stellen. Sie ermöglichte es weiter, sowohl die Stückgutladevorschriften als auch mit Wirkung vom 1. Januar 1941 die Leitungs-vorschriften für den Güterwagenladungsverkehr in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn nach rein betrieblichen Gesichtspunkten aufzustellen und jedes eigensüchtige Bestreben bei der Bildung der Beförderungswege auszuschalten. Im Frühjahr 1941 hatte sich die Zahl der Durchgangszüge auf das Dreifache erhöht. Ein im Dezember 1940 abgeschlossenes Umleitungsübereinkommen schuf darüber hinaus die Möglichkeit, bei betrieblichen Schwierigkeiten Durchgangszüge im Verkehr zwischen Reichsbahnstrecken über die Strecken der Protektoratsbahnen abweichend von den vorgeschriebenen Leitungswegen durchzuführen. Dieses auf Gegenseitigkeit beruhende Abkommen hat sich zusammen mit der gleichzeitigen Einführung der deutschen Dienstvorschrift für Zugleitungsstellen, Betriebslagemeldungen und Betriebsberichte seither bestens bewährt und bezeugt in der Praxis täglich die Einheitlichkeit der großdeutschen Verkehrs- und Betriebsführung. Die Zusammenarbeit der als Betriebszentrale der Böhmischo-Mährischen Bahnen bezeichneten obersten Betriebs- und Verkehrsleitung mit den benachbarten Generalbetriebsleitungen hat sich bisher völlig reibungslos abgewickelt und vollkommen eingespielt.

Der Verzicht auf den Wettbewerb der Böhmischo-Mährischen Bahnen mit der Deutschen Reichsbahn sowie die

10a

durch die Aufhebung der Zollgrenze herbeigeführte Angleichung der Löhne und Preise an die des übrigen Reiches ermöglichten auch die Durchrechnung des Deutschen Eisenbahngüter- und Tiertarifs sowie des Gepäck- und Expresßguttarifs im Wechselverkehr zwischen den Böhmischem-Mährischen Bahnen und den dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Deutschen Eisenbahn-Tiertarif und Deutschen Eisenbahn-Personentarif beigetretenen deutschen Eisenbahnen, sowie die Aufnahme dieser Tarife in den Gemeinsamen Tarif der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren für den Binnenverkehr innerhalb des Protektorats. Seit dem 1. Januar 1941 gilt nach Aufhebung des bisherigen Deutsch-Böhmisch-Mährischen Verbandstarifs und unter weitestgehender Angleichung des Gemeinsamen Böhmischem-Mährischen Binnentarifs sowohl das Tarifschema als auch die Tarifhöhe der genannten deutschen Tarife im gesamten großdeutschen Eisenbahnnetz, wenn auch das Verkehrsrecht innerhalb des Protektorats noch nicht völlig angepaßt werden konnte. Nur eine beschränkte Zahl der vorhandenen Güterausnahmetarife brauchte entsprechend ihrem Geltungsbereich im Binnen- und Wechselverkehr eingeführt zu werden, und zwar im Wechselverkehr insgesamt 82 Ausnahmetarife und Frachtermäßigungen, im Binnenverkehr nur 54 deutsche Ausnahmetarife und 3 besondere Böhmischem-Mährische Ausnahmetarife. Für die verfrachtende Wirtschaft des Großdeutschen Reiches gibt es also keinen Unterschied mehr zwischen Protektoratseisenbahnnetz und dem übrigen deutschen Eisenbahnnetz, es gibt keinen Frachtvorsprung mehr, weder für die Protektoratswirtschaft noch für die übrige deutsche Wirtschaft, und die Segnungen der deutschen Gütertarifpolitik kommen mit vorläufiger Ausnahme der Sechafentarife seit dem 1. Januar 1941 auch der Protektoratswirtschaft zugute. Für die Böhmischem-Mährischen Bahnen bedeutete dieser Schritt zwar eine weitgehende Aufgabe der eigenen Entschließung über die Tarifeinahmen, andererseits aber auch eine klare Lage gegenüber der Protektoratswirtschaft, der Protektoratsregierung und der Obersten Preisbildungsbehörde. Sie nehmen daher auch seit dem 1. Januar 1941 an den Verhandlungen der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen teil. Für die Wirtschaft des Protektorats war es die Aufgabe eines seit Jahrzehnten eingespielten und auf die Bedürfnisse der Wirtschaft zugeschnittenen Tarifsystems. Zugleich mit dem Wegfall der Zollgrenze waren aber auch zahlreiche andere Voraussetzungen für die Berechnungsgrundlage der Wirtschaft weggefallen, es gab z. B. keine Absatznot, keine Preiskämpfe und keine engen Grenzen mehr. Auf dem Lohn-, Preis- und Steuergebiet waren die Veränderungen aber viel weitergehend als auf dem Frachtgebiet, und so ging die Umstellung auf das deutsche Tarifsystem reibungslos vor sich. Die Zahl von bisher nur 3 besonderen Ausnahmetarifen der Böhmischem-Mährischen Bahnen beweist die Anwendbarkeit des deutschen Tarifsystems auf die Protektoratswirtschaft. Zugleich mit der Durchrechnung des deutschen Gütertarifs ist der Güterverkehr des Protektorats als deutscher Verkehr in die vom Reichsamt für Statistik aufgestellte Güterbewegungsstatistik aufgenommen worden.

Was am 1. Januar 1941 begonnen worden ist, konnte mittlerweile weiter ausgebaut werden. Durch Regierungsverordnung vom 27. März 1941 wurde die Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung unter Anpassung an die Besonderheiten des Protektorats als Böhmischem-Mährische Eisenbahnverkehrsordnung eingeführt und am 1. Mai bezüglich des Personen-, Gepäck- und Expresßgutverkehrs in Kraft gesetzt. An demselben Tage wurden auch der deutsche Eisenbahnpersonentarif und die Bestimmungen für die Leichenbeförderung in den gemeinsamen böhmisch-mährischen Personentarif aufgenommen. Die weitere Inkraftsetzung der Böhmischem-Mährischen Eisenbahnverkehrsordnung auch für den Güter- und Tierverkehr wird vorbereitet. Am 1. September 1941 ist im Wechselverkehr zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich auch der deutsche Eisenbahnpersonentarif eingeführt worden. Damit ist das Netz der Protektoratsbahnen tariflich ein vollwertiger Bestandteil des großdeutschen Verkehrsnetzes geworden. Der Beitritt zum Deutschen Eisenbahnpersonen- und Deutschen Eisenbahngüter- und Tiertarif wird vorbereitet und bedeutet nur noch eine förmliche Änderung des bestehenden Tarifzustandes. Durch die Ausdehnung der deutschen Eisenbahntarife auf den Wechselverkehr mit dem Protektorat ist auch im internationalen Eisenbahnverkehr eine wesentliche Vereinfachung der Tariflage geschaffen worden. Neben diese für die Wirtschaft Großdeutschlands und Mitteleuropas bedeutungsvolle Vereinheitlichungsmaßnahme auf dem Tarifgebiet trat eine für Verkehr und Betrieb des großdeutschen Eisenbahnnetzes ebenso wichtige Maßnahme, nämlich das zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Böhmischem-Mährischen Bahnen am 28. März 1941 mit Wirkung vom 1. Mai 1941 abgeschlossene Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen, Lademittel und Behälter. Die engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reich, namentlich mit dem Sudetengau und Oberschlesien, brachten einen sehr regen Güterwagenaustausch mit sich, der nach dem Fortfall der Zollgrenze sich laufend weiter verstärkt. Die ungeheuren Anforderungen des Krieges verbieten es, daß zumal nach der Schaffung des deutschen Wechselverkehrs zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich noch weiter wie bisher nach internationalen Vorschriften jede Verwaltung die Güterwagen der anderen Verwaltung nur in beschränktem Maße wiederverwenden darf und täglich Hunderte von Wagen leer der Grenze zuführen muß. Da nach Wegfall der Zollgrenze der Zollaufenthalt auf den Grenzbahnhöfen wegfiel, war es ferner nicht mehr gerechtfertigt, nur wegen technischer Wagenübergangsuntersuchungen und wegen Aufschreibungen für die Zwecke der Wagenmietabrechnung den Eisenbahnbetrieb mit Wagenaufhalten gerade an der Grenze zu belasten und den Umlauf der Wagen zu verzögern. Auch der Mangel an Personal zwingt zu einer Verminderung aller nicht betriebs- oder verkehrsnotwendigen Arbeiten, die namentlich auch bei der Wagenmietabrechnung außerordentlich umfangreich gewesen sind. Auch bezüglich der übrigen Eisenbahnfahrzeuge, bei denen im übrigen Reich eine so enge Gemeinschaft nicht besteht,

z. B. bei der Beschaffung von Lokomotiven und Personenzugwagen, wird enge Fühlung zwischen dem Verkehrsministerium Prag und dem Reichsverkehrsministerium gehalten, um auch hier zu einheitlichen Typen zu kommen und die Beschaffungs- und Erhaltungskosten herabzumindern. Im Werkstättenwesen ferner soll namentlich bezüglich der im böhmisch-mährisch-schlesischen Gesamttraum gelegenen Ausbesserungswerke ohne Rücksicht auf die Protektoratsgrenze eine planvolle Aufteilung der Unterhaltungsaufgaben herbeigeführt werden; schon jetzt werden bestimmte Reichsbahnlokomotiven der im Protektorat bestehenden Typen in einem Protektoratsausbesserungswerk überholt. Aber auch sonst werden die Böhmisch-Mährischen Bahnen durch Zusammenarbeit mit Stellen der Deutschen Reichsbahn mit den zeitgemäßen Arbeitsverfahren und Einrichtungen im Ausbesserungswesen bekannt gemacht und erhalten dadurch neue Anregungen.

Auch im Betriebsdienst entlasten die Böhmisch-Mährischen Bahnen die Deutsche Reichsbahn bei den gewaltigen Kriegsleistungen nach Kräften, indem sie zahlreiche Lokomotiv- und Zugbegleiter-Leistungen im Durchgangs- und Wechselverkehr über den ursprünglich vereinbarten Umfang hinaus übernommen haben.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Böhmisch-Mährischen Bahnen sich dem reichsdeutschen Verfahren der Fahrplanbildung und -aufstellung angeschlossen haben, so daß zum 5. Mai 1941 alle Strecken der Protektoratsbahnen in das Deutsche Reichsbahnkursbuch aufgenommen werden konnten, wodurch wiederum der Charakter des Protektoratsnetzes als Teil des großdeutschen Verkehrsnetzes zum Ausdruck gebracht worden ist.

Außer auf diesen wichtigsten Gebieten wird auch in allen übrigen Zweigen des Eisenbahnwesens die Zusammenarbeit der Böhmisch-Mährischen Bahnen mit den übrigen Bahnen des großdeutschen Verkehrsnetzes vertieft und gefördert. Die Deutsche Reichsbahn ist dankenswerterweise stets bereit, mit Rat und Tat dem neuen Glied des großdeutschen Eisenbahnnetzes beizustehen und ihrerseits dazu beizutragen, daß das bisherige Eigenleben der Böhmisch-Mährischen Bahnen soweit wie möglich in dem des größeren Netzes aufgeht, wozu zahlreiche Besichtigungen der Reichsbahnanlagen mit Erfolg beitragen. Der Reichsprotektor seinerseits ist mit allen Mitteln bestrebt, die Angleichung und Eingliederung der seiner unmittelbaren Aufsicht unterstellten Protektoratsbahnen in das großdeutsche Netz zu fördern zum Nutzen sowohl des Protektorats selbst als auch des Großdeutschen Reichs.

Wesentlich anders als bei den Eisenbahnen des Protektorats liegen die Verhältnisse bei der Schifffahrt und den Wasserstraßen. Wenn man von 218 km flößbaren Wasserläufen Mährens — namentlich der March — absieht, liegen alle zur Zeit schiffbaren Flüsse in Böhmen, und da bekanntlich alle Wasser Böhmens nach Deutschland fließen, sind die beiden schiffbaren Flüsse des Protektorats, die Elbe und die Moldau, von jeher in überwiegendem Maße ein Teil des deutschen Binnenschiffahrtsnetzes gewesen. Die auf einer Länge von 692 km schon seit alten Zeiten zum Flößen benutzte Moldau ist in ihrem Unterlauf 83,7 km lang durch Stauung und zum Teil Kanalisie-

11

rung, die Elbe auf Protektoratsgebiet ebenfalls durch Stauung bis jetzt 70,8 km lang für Dampfschiffe befahrbar. In drei ausgebauten Häfen sind etwa 200 000 Tonnen Schiffsraum beheimatet, die im wesentlichen im Verkehr zwischen dem Protektorat und Hamburg eingesetzt werden. Den nördlichen Endpunkt der böhmisch-mährischen Elbeschifffahrt bildet nämlich der auf Grund des Versailler Diktats geschaffene tschecho-slowakische Freihafen in Hamburg, der inzwischen in privater Rechtsform in den Besitz der Protektoratsregierung übergegangen ist. Ebenso befindet sich die Aktienmehrheit der größten Protektoratsschiffahrtsgesellschaft auf der Elbe in der Hand der Protektoratsregierung. Es bedurfte daher auch keines Eingreifens des Reichsprotektors, um die böhmisch-mährische Elbeschifffahrt in die deutschen Kriegswirtschaftsmaßnahmen für den übrigen Elbeschiffahrtsraum völlig einzugliedern, zumal sie schon vor der Bildung des Protektorats dem Elbeschiffahrtskartell angehört hat.

Die Hauptaufgabe der Protektoratsschifffahrt, die Verbindung der Protektoratswirtschaft mit dem Überseeverkehr in Hamburg und Lübeck auf dem Wasserwege sicherzustellen, macht die Binnenschifffahrt des Protektorats mit ihren Häfen und Wasserstraßen von selbst zum Teil des gesamtdeutschen Verkehrs. Noch stärker wird dies der Fall sein, wenn die künstlichen Wasserstraßen, die im Zuge der Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau geplant und zum Teil bereits begonnen sind, auf dem Protektoratsgebiet ausgebaut sein werden *).

Durchzieht doch allein der künftige 320 km lange Oder-Donau-Kanal auf einer Länge von 150 km das Protektorat, während die ebenfalls schon länger geplante und zur Zeit auf Veranlassung des Reichsverkehrsministers einer neuen Prüfung unterzogene Kanalverbindung zwischen Elbe und Donau auf der 160 km langen Strecke von Pardubitz bis Prerau überwiegend auf Protektoratsgebiet verläuft. Damit werden die für die Großschiffahrtszwecke zur Verfügung stehenden Protektoratswasserstraßen verdreifacht werden und für das gesamte deutsche Wasserstraßennetz eine hervorragende Bedeutung erlangen.

Die als wirtschaftliche Aufgabe des Oder-Donau-Kanals in der Begründung zur Verordnung des Ministerrats für die Reichsverteidigung über den Oder-Donau-Kanal vom 18. April 1941 dargestellte Bedeutung dieses Bauunternehmens trifft in gleicher Weise für beide Kanalteile zu. „Sie sollen wesentlich zur Erfüllung des Vierjahresplanes durch den Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen des Reiches zu Südosteuropa (billige Bewältigung der Massentransporte von Rohprodukten aus den Balkanländern nach Ost- und Mitteldeutschland im Austausch gegen Kohlen- und Fertigwaretransporte) beitragen, sowie die Kohlenversorgung der Ostmark sicherstellen und dem Transit- und Überseeverkehr der deutschen Seehäfen nutzbar werden.“ Der Oder-Donau-Kanal soll, obzwar im Protektoratsgebiet von der Protektoratsregierung auf eigene Kosten hergestellt, nach seiner Vollendung auch innerhalb des Protektoratsgebietes Reichswasserstraße werden und

*) Vgl. Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. Gähns in Heft 1 dieser Zeitschrift: Der Anschluß des südosteuropäischen Raumes an das großdeutsche Wasserstraßennetz.

ist damit auch gesetzlich als Teil des großdeutschen Wasserstraßennetzes erklärt. Die Zugehörigkeit der Protoktoratsbinnenschifffahrt zum großdeutschen Verkehrswesen tritt auch dadurch in Erscheinung, daß alle kriegswirtschaftlichen Maßnahmen für die Binnenschifffahrt im Reichsgebiet auch im Protektorat eingeführt werden, soweit es die besonderen Verhältnisse hier gestatten und es erforderlich machen. Auf Grund einer Verordnung des Reichsprotectors vom 31. Juli 1941 über die Bekämpfung von Notständen im Verkehr, welche die Regelung des Reichs übernimmt, werden nach reichsdeutschem Muster eine Schiffsfahrtsstelle und ein Frachtenausschuß in Prag errichtet. Die planmäßige Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn, Schifffahrt und Kraftwagen ist, wie eingangs ausgeführt, durch die Zusammenfassung der unmittelbaren Aufsicht über das Verkehrswesen in der Verkehrsabteilung des Reichsprotectors gewährleistet. Die notwendige Führung mit dem Reichsverkehrsministerium und den von ihm eingesetzten Organen in Verkehrsfragen stellt die Gruppe Wasserstraßen und Schifffahrt des Reichsprotectors her, während die Protoktoratsregierung in der bisher unter Vorsitz des Reichsverkehrsministeriums und künftig unter dem Vorsitz des Generalinspektors für Wasser und Energie tagenden Oder-Donau-Kommission und den mit der Wasserspeicherung befaßten Ausschüssen für den Ausbau der Moldau und der Beraun mit den Vertretern der Reichsregierung zusammenarbeitet. Die in der letzten Ausbaustufe rd. zwei Milliarden Kubikmeter erfassende Wasserspeicherung im Protektorat wird den Bedürfnissen des Wasserstraßenverkehrs und Wasserbedarfs im übrigen Reiche entsprechend ausgebaut und als Teil der großdeutschen Wasserwirtschaft auch zu wesentlichen Teilen von der Reichsregierung mitfinanziert werden. So ergibt sich in jeder Hinsicht eindeutig, daß das Verkehrswesen des Protektorats auch auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt ein bisher zwar nur verhältnismäßig geringer, aber in Zukunft an Bedeutung erheblich zunehmender Teil des großdeutschen Binnenschifffahrtsverkehrs ist.

Der Straßenverkehr im Protektorat hat sich, namentlich infolge der Kriegsverhältnisse, am wenigsten zum Teil des großdeutschen Verkehrs entwickeln können, zumal er der rückständigste Verkehrszweig gewesen ist. Der Bestand an Kraftfahrzeugen ist nämlich infolge der früheren Verhältnisse noch so gering, daß etwa auf 97 Einwohner erst 1 Personenkraftwagen und erst auf 280 Köpfe 1 Lastkraftwagen kommt. Daran waren sowohl die Steuer- und Verkehrspolitik der ehemaligen tschecho-slowakischen Regierungen als Folge der schlechten Finanzlage des Staates als auch die durch Inflation herbeigeführte Senkung der Kaufkraft der Bevölkerung schuld. Beide Umstände wiederum waren bei ständig aktiven Handelsbilanzen eine Folge der übertriebenen Rüstungen, der Großmannssucht des jungen Staates, der Aussaugung durch das internationale Kapital und der Zerstörung des Gewerbefleißes des deutschen Bevölkerungsanteils. Von rd. 36 000 km Landstraßen waren bisher nur knapp 4000 km gut ausgebaute Staatsstraßen. Die übrigen 32 000 km waren Bezirksstraßen und konnten von den Bezirksbehörden nur mit Hilfe von staatlichen Zuschüssen unterhalten werden. Im

Laufe dieses Sommers sind 16 000 km Bezirksstraßen als Landstraßen I. Ordnung in die Verwaltung der Landesbehörden in Böhmen und Mähren überführt worden. Eine fühlbare Auswirkung wird diese Verwaltungsmaßnahme natürlich erst in einigen Jahren haben. Außerdem ist eine Protoktoratsautostraße von 600 km Länge im Bau, die, nach Reichsautobahngrundsätzen entworfen, später ein Teil des großdeutschen Reichsautobahnnetzes werden soll und sich mit der anfangs erwähnten Durchgangs-Reichsautobahnstrecke Breslau—Brünn—Wien bei Brünn kreuzt. Ferner wird eine Fernverkehrsstraße von Pilsen nach Brünn gebaut, die später Anschluß nach Oberschlesien und Krakau erhalten soll. Beide Straßenbauvorhaben sind zwar auch während des Krieges gefördert worden, erleiden aber naturgemäß eine Verzögerung.

Die anfangs erwähnte Vereinbarung vom 22. Dezember 1938 über Erleichterungen im Kraftwagen-Durchgangsverkehr durch Böhmen und Mähren über bestimmte Durchgangsstraßen ist durch die Aufhebung der Zoll- und Devisengrenze zwar praktisch gegenstandslos geworden, so daß straßenmäßig gesehen der Durchgangsverkehr sich wie in jedem anderen Teile des Reiches frei bewegen kann. Aber die Voraussetzungen für eine Eingliederung des Straßenverkehrsnetzes des Protektorats an das großdeutsche Netz sind nur scheinbar gegeben, fehlt doch neben dem Ausbau der Straßen auch bezüglich des Verkehrsrechts zur Zeit noch manche wichtige Voraussetzung für eine volle Beteiligung am großdeutschen Kraftwagenverkehr.

Zwar sind am 27. September 1939 das deutsche Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die Deutsche Straßenverkehrszulassungsordnung und die Deutsche Straßenverkehrsordnung unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse des Protektorats durch Regierungsverordnung eingeführt worden; durch Reichsverordnung vom 31. Mai 1941 sind auch die Vorschriften der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 im Einvernehmen mit dem Reichsprotector auch im Protektorat eingeführt worden. Es fehlt aber noch die Übernahme der deutschen Gesetze über die Beförderung von Personen zu Lande und über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in das Verkehrsrecht des Protektorats, so daß auch die Kraftverkehrsordnung und der Reichskraftwagentarif in einer den Verhältnissen im Protektorat angepaßten Form noch nicht eingeführt werden konnten, obwohl nach der Durchführung der oben beschriebenen Gütertarifmaßnahmen auf den Böhmischo-mährischen Bahnen jetzt die wichtigsten Voraussetzungen hierfür geschaffen sind. Es ist vielmehr das Gesetz vom 12. April 1935 über die Beförderung durch Kraftfahrzeuge und deren Bestimmung noch in Kraft geblieben, und nur bezüglich der Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen über einen Umkreis von 50 km hinaus am 2. Mai 1941 durch Einführung eines Genehmigungszwanges nach kriegswirtschaftlichen Gesichtspunkten, auch für den grenzüberschreitenden Verkehr, abgeändert und zum Teil aufgehoben worden. Die für die Dauer des Krieges erforderliche scharfe Drosselung des Kraftfahrzeugverkehrs zwingt leider zur Zurückhaltung bei der Schaffung eines Verkehrsrechts, das den Durchgangs- und Wechselverkehr

mit Kraftfahrzeugen mit dem übrigen Reich erleichtern soll. Aus demselben Grund ist auch in der Zulassung von Linienverkehren für Personen- und Güterverkehr sowie bei der Genehmigung von Güterbeförderungen in Einzelfällen über die Grenzen des Protektorats stärkste Zurückhaltung geboten. Nur im Grenzverkehr innerhalb einer beiderseitigen 25-km-Zone kann wegen des Arbeitseinsatzes tschechischer Arbeiter im Sudetengau und wegen der Zerschneidung der Verbindungen durch die nach volkstumsmäßigen Grundsätzen gezogenen Grenzen eine freiere Handhabung stattfinden. So sind in dieser Zone eine gewisse Anzahl von Reichspost-, Reichsbahn- und Privatombuslinien entweder im Durchgang durch Gebietszipfel durch das Protektorat oder bis in die grenznahen Dörfer, Marktstellen und Städte zugelassen worden, weitere Anträge werden zur Zeit geprüft. Durchgangslinien über größere Protektoratsstrecken bestehen dagegen nicht. Im übrigen wird der Omnibuslinienverkehr nur innerhalb des Protektorats, und zwar von den Böhmischemährischen Bahnen in etwa 200 Linien und von Privatunternehmern in rd. 1600 Omnibuslinien betrieben. Daß hier eine

starke Zersplitterung vorliegt, die nach einer Zusammenfassung und Neuorganisation zwecks besserer und wirtschaftlicher Ausnutzung und Senkung der Betriebskosten ruft, liegt auf der Hand. Im Lastkraftwagenverkehr bestehen lediglich 13 Stückgutlinien der Böhmischemährischen Bahnen.

Die Weiterführung der verkehrs- und verwaltungsrechtlichen Maßnahmen mit dem Ziel der weitestmöglichen Angleichung an die Verhältnisse im übrigen Reich und der Eingliederung des Protektorats in den gesamtdeutschen Kraftverkehr hängt, abgesehen von den kriegswirtschaftlichen Verhältnissen, zum wesentlichen Teil auch von der Organisation der Kraftverkehrtreibenden ab. Durch Verordnung des Ministers für Industrie, Handel und Gewerbe vom 16. Dezember 1940 ist die Organisation des Verkehrsgewerbes, darunter auch der Verkehrsgruppen Spedition und Lagerei sowie Kraftfahr- und Fuhrgewerbe geschaffen worden. Diese neue Organisation konnte jedoch infolge der besonderen Verhältnisse im Protektorat bisher noch nicht so weit gefördert werden, daß die Bildung einer dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband ähnlichen

Umschlag Bahn-Schiff in einem Binnenhafen des Protektorats

Aufnahme: Verkehrsministerium Prag



Ha

Organisation möglich gewesen wäre. In Kürze ist jedoch mit einer vorläufigen Regelung des Verkehrsrechts und der Tarife für den gewerblichen Güterverkehr über die Grenze zu rechnen.

Auch auf den übrigen Gebieten des Straßenverkehrs wird danach gestrebt, den Rückstand gegenüber dem übrigen Reich aufzuholen und die Entwicklung der Nachkriegszeit so vorzubereiten, daß das Verkehrswesen des Protektorats auf dem Gebiete des Kraftverkehrs ein vollständiger Bestandteil des großdeutschen Verkehrs werden wird. Die natürlichen Schwierigkeiten sind zwar — wie oben ausgeführt — recht groß, und auch die bisherigen, völlig von der Kraftverkehrspolitik des Großdeutschen Reichs abweichenden Regierungsanschauungen bedürfen noch eines

völligen Wandels. Die bisher erzielten Fortschritte berechnen aber zu der Gewißheit, daß alle Hindernisse erfolgreich überwunden werden.

Durch meine Ausführungen hoffe ich, ein einigermaßen abgeschlossenes Bild von dem Stand des Verkehrswesens im Protektorat Böhmen und Mähren gegeben undargetan zu haben, daß das Verkehrswesen des Protektorats entweder bereits ein vollwertiger Bestandteil des großdeutschen Verkehrs geworden ist oder im Begriff ist, es in nächster Zeit zu werden. Damit wird es auch in der Lage sein, die gewaltigen Aufgaben zu meistern, die Führer und Volk Großdeutschlands auch von diesem integrierenden Bestandteil des Großdeutschen Reichs zu fordern berechtigt sind.

ABTEILUNGSPRÄSIDENT DR. SCHULTZ, BERLIN

DIE GÜTERWAGEN- UND BEHÄLTERGEMEINSCHAFT

ZWISCHEN DER DEUTSCHEN REICHSBAHN UND DEN PROTEKTORATSBAHNEN BÖHMEN UND MÄHREN

Die Volkswirtschaften der europäischen Länder können sich gegenseitig durch Austausch ihrer Erzeugnisse desto wirkungsvoller ergänzen, je vollkommener die Beförderungsmöglichkeiten für die Austauschgüter sind. Auf dem Gebiete des Güterwagendienstes kommt es bei der Schwierigkeit der Wagenstellung daher darauf an, den Wagenpark der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen so gut als irgend möglich auszunutzen. Die Wagenstellung ist Sache der Versandbahn. Sie kann dafür eigene Wagen verwenden, kann aber auch einem beladen zu ihr gelangten fremden Wagen auf seinem Rückweg in die Heimat eine Ladung mitgeben. Die Beladung fremder Wagen ist nach Bahnhöfen der Heimatbahn uneingeschränkt gestattet; nach Bahnhöfen anderer Bahnen dürfen sie nur wiederbeladen werden, wenn sie auf dem Wege zum neuen Bestimmungsbahnhof eine Strecke der Heimatbahn durchlaufen oder wenn sie durch die Wiederbeladung ihrer Heimat wenigstens nähergebracht werden. Diese Grundsätze sind vom Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV) mit verbindlicher Kraft für die Vereinsbahnen im Vereinswagenübereinkommen (VWÜ), vom Internationalen Güterwagenverband im Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) festgelegt worden. Sie galten bis zum 30. April 1941 auch im Wagenverkehr zwischen der Deutschen Reichsbahn (DRB) und den Böhmischem-Mährischen Bahnen (BMB).

Man muß anerkennen, daß die Eigentumsbahnen bis an die Grenze des Möglichen gegangen sind, wenn sie fremden Bahnen so weitgehende Rechte zur Benutzung des in seine Heimat zurückkehrenden Wagens einräumten. Trotzdem darf man den Nutzen nicht überschätzen, der in der Praxis daraus gezogen werden kann. Denn an dem Ort, wo ein

fremder Wagen entladen wird, ist meistens keine Rückladung vorhanden. Es ist zwar mit gewissen Einschränkungen auch erlaubt, den fremden Wagen nach der Entladung leer nach einem anderen Bahnhof abzulenken, wo er eine geeignete Rückladung findet. Aber an die Schwierigkeiten der Ablenkung, an dem dann entstehenden Leerlauf und an den hierfür besonders aufzuwendenden Betriebsleistungen scheidet in den meisten Fällen die Rückladung. Außerdem spielen auch finanzielle Erwägungen oftmals eine der Rückbeladung abträgliche Rolle, weil sich der Aufenthalt eines Wagens bei der Bahn, die ihn rückbeladet, naturgemäß verlängert und die der Eigentumsbahn geschuldete Miete dann gleich staffelförmig steigt. Aus diesen Gründen ist es erklärlich, daß die fremden Wagen meistens leer in die Heimat zurückkehren.

Bei dem überaus starken Verkehr, der sich zwischen der DRB und den BMB abspielt und der ständig zunimmt, waren die Rückläufe leerer Reichsbahnwagen und leerer BMB-Wagen besonders zahlreich und belasteten den ohnehin voll beanspruchten Betrieb empfindlich. Es wurde als unerträglich empfunden, daß der wertvolle Wagenraum leer zur Heimatbahn zurücklief, also unausgenutzt blieb, statt auf dem Entladungsbahnhof oder in seiner Nähe sofort wieder beladen zu werden. Da der Grund der Leerrückläufe in der Beschränkung der Wiederbeladung lag, war zu erwarten, daß die meisten Leerläufe sofort verschwinden würden, wenn man die Empfangsbahn von den Fesseln des VWÜ/RIV befreite und ihr volle Freiheit für die Wiederbeladung gab. Man war sich indessen darüber klar, daß diese Freiheit das Ende des automatischen Rücklaufs der Wagen zur Heimatbahn bedeutete und daß man damit auch alle anderen Bestimmungen des VWÜ preisgab, insonderheit die

13

Bestimmungen über die Mieteberechnung und die Schadenshaftung. Von dem Augenblick an, in dem die DRB und die BMB sich gegenseitig die freizügige Verwendung ihrer Wagen gestatteten und sie wie eigene verwenden durften, verwandelte sich ihr wagensdienstliches Verhältnis in eine Wagengemeinschaft, die sich ihr eigenes Wagenrecht schaffen und es an die Stelle des bis dahin gültigen VWÜ setzen mußte. Ob dieser Schritt getan werden sollte, bedurfte einer sorgfältigen Prüfung. In mehreren Besprechungen wurden alle Folgerungen erörtert, die aus der gemeinschaftlichen Benutzung der Güterwagen auf organisatorischem, finanziellem, verkehrlichem und technischem Gebiet zu ziehen waren. Das Ergebnis war die gemeinsame Überzeugung beider Verwaltungen, daß die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen unter den festgesetzten Bedingungen für beide Verwaltungen und für die Verkehrtreibenden große Vorteile mit sich bringen werde. Die Gemeinschaft wurde auf die Lademittel und Behälter ausgedehnt, weil die Verhältnisse hier ähnlich liegen wie bei den Güterwagen. Die gemeinschaftliche Benutzung ist am 1. Mai 1941 in Kraft getreten.

Die zwischen der DRB und den BMB festgelegten Bedingungen der gemeinschaftlichen Benutzung sind folgende:

1. Die Gemeinschaft erstreckt sich nur auf die Benutzung, nicht auch auf das Eigentumsrecht. Es lag kein Anlaß vor, die Eigentumsverhältnisse zu ändern, da die angestrebte bessere Ausnutzung der Wagen auch ohne Berührung des Eigentums erreicht werden kann.

2. An die Stelle des automatischen Rücklaufs der Wagen zur Eigentumsbahn tritt ein täglicher Ausgleich der Wagenbestände zwischen den Reichsbahndirektionen und den BMB. Mit dem Ausgleich wird das Hauptwagenamt der DRB beauftragt. Da ein gewisser Wagenausgleich von selbst zustande kommt, weil jede Verwaltung die Wagen, die ihr von der anderen zulaufen, weiterbenutzen darf, so ist nur ein Spitzenausgleich nötig, von dem mit Recht erwartet werden durfte, daß er nicht sehr umfangreich werden würde. Das Hauptwagenamt bemißt seine Abgabeverfügungen so, daß der Wagenbedarf bei beiden Verwaltungen nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen beider Wirtschaftsgebiete gleichmäßig gedeckt werden kann.

3. An die Stelle der bisherigen Mietabrechnung tritt eine Abrechnung über die beiderseitige Inanspruchnahme des Gemeinschaftswagenparks, für die die Achskilometer, die jede Verwaltung leistet, als Grundlage dienen. Damit werden die Wagenübergangsaufschreibungen, die bis dahin unter großem Personalaufwand auf den Übergangsbahnhöfen gefertigt wurden, entbehrlich, und die frei werdenden Wagenschreiber können für andere Aufgaben eingesetzt werden. Wie die Abrechnung im einzelnen aussehen wird, bedarf noch der Vereinbarung. Deshalb wird den BMB von der DRB für die ersten 2 Jahre ein Pauschalbetrag gezahlt, der sie für die wegfallenden Wagenmieteinnahmen schadlos hält. Auf diese Weise werden auch die zahlreichen Wagenabrechner für andere Aufgaben frei.

4. Jede Verwaltung bessert die bei ihr ankommenden Schadwagen aus, die DRB also auch BMB-Wagen, die BMB auch Reichsbahnwagen. Dadurch fallen künftig

auch die Schadwagenläufe zur Heimatbahn grundsätzlich weg, und die Zeit der Außerbetriebsetzung wird um die Dauer des früher nötigen Leerlaufs abgekürzt. Aus technischen Gründen ist es allerdings notwendig, die bahnamtlichen Untersuchungen und bei Reichsbahnwagen auch die Zwischenbremsuntersuchungen und Achslageruntersuchungen vorläufig von der Heimatverwaltung ausführen zu lassen; jedoch entstehen dadurch keine Leerläufe, weil es im allgemeinen möglich sein wird, die Wagen kurz vor Fälligkeit der Untersuchung nach Bahnhöfen der Eigentumsbahn zu beladen. Über die Schadwagenausbesserung wird nicht abgerechnet; jede Verwaltung führt die Ausbesserungsarbeiten auf eigene Kosten aus und beschafft auch alle dazu erforderlichen Ersatzteile auf Vorrat.

5. Über das Wagenbeschaffungsprogramm verständigen sich beide Verwaltungen von Jahr zu Jahr, weil es zumal unter den gegenwärtigen Verhältnissen unmöglich ist, im voraus bindende Regeln für das Ausmaß der Beschaffungen festzulegen. Um die Vielseitigkeit der Bauarten einzuschränken, werden künftig nur noch Wagen einheitlicher Bauart beschafft.

6. Auch fremden Bahnen gegenüber tritt die Wagengemeinschaft als Einheit auf. Zwar bleiben die DRB und die BMB Mitglied des VMEV und des Internationalen Güterwagenverbandes, aber für die Wagenbenutzung gelten ihre Strecken als ein einziges Netz.

7. Die Wagengemeinschaft besitzt keine eigene Rechtspersönlichkeit; das Abkommen regelt vielmehr die gegenseitigen Rechtsbeziehungen unter den beiden Gemeinschaftsverwaltungen sowie die Rechtsbeziehungen zwischen den Gemeinschaftsverwaltungen einerseits und fremden Verwaltungen andererseits. Für die sich aus dem Gemeinschaftsübereinkommen ergebenden Aufgaben ist das Hauptwagenamt der DRB als geschäftsführende Stelle eingesetzt worden und gilt fremden Verwaltungen gegenüber als Bevollmächtigter beider Gemeinschaftsverwaltungen. Es besorgt u. a. den täglichen Wagenausgleich (vgl. 2), die Abrechnung mit fremden Bahnen (6), die Abrechnung unter den Gemeinschaftsverwaltungen und sorgt für die einheitliche Durchführung des Güterwagendienstes im Bereich der Gemeinschaft.

Die Schaffung der Güterwagengemeinschaft war kein Sprung ins Dunkle. Mag auch die Regelung der Einzelfragen neuartig sein und daher vielleicht Überraschungen nicht ganz ausschließen, so ist doch der Grundgedanke der gemeinschaftlichen Benutzung nicht neu. Er ist schon angewendet worden, als sich die ehemaligen deutschen Staatsbahnen wagensdienstlich zum Staatsbahnwagenverband zusammenschlossen, der sich für die deutschen Staatsbahnen und für die deutsche Wirtschaft so segensreich ausgewirkt hat. Es kann daher kein Zweifel bestehen, daß auch die neue Gemeinschaft den beiden Gemeinschaftsverwaltungen und der Wirtschaft des Großdeutschen Reiches zum Segen gereichen wird, solange das Gemeinschaftsübereinkommen in dem Geiste des Vertrauens, in dem es geschlossen worden ist, nach dem Grundsatz durchgeführt wird, daß die daraus für beide Verwaltungen sich ergebenden Vorteile in ihrem Ganzen etwaige Nachteile in Einzelfällen überwiegen müssen.

AMTLICHE NACHRICHTEN

Grundsätze für Beurteilung der Eignung von Farbenuntüchtigen (Farbenblinden) zum Führen von Kraftfahrzeugen

Erlaß des Reichsverkehrsministers — K 1. 21 891. — vom 17. Sept. 1941.

Farbenuntüchtigkeit schweren Grades, wie beim Fehlen des Farbenunterscheidungsvermögens (Farbenblindheit), schließt die Eignung zum Kraftfahrzeugführer (§ 9 StVZO.) in der Regel schon wegen der allgemeinen Beeinträchtigung des Sehvermögens aus, also auch ohne Rücksicht auf die Unfähigkeit, farbige Verkehrszeichen zu erkennen. Bei Farbenuntüchtigkeit leichteren Grades (Verwecheln einzelner Farben) sind keine Bedenken gegen die Zulassung zum Kraftfahrzeugführer zu erheben, wenn der Farbenuntüchtige zwar Rot mit Grün und umgekehrt verwechselt, aber nach seinen geistigen Fähigkeiten in der Lage ist, mit Sicherheit auf die Lichtzeichen, so wie sie ihm erscheinen, im entgegengesetzten Sinn zu handeln. An den amtlichen Verkehrszeichen mit rot-gelb-grünem Licht ist die Reihenfolge dieser Zeichen immer gleich, so daß auch der Farbuntüchtige die Bedeutung der Zeichen erkennen kann, wenn er das Aufleuchten innerhalb der feststehenden Reihenfolge richtig zu deuten weiß. Deshalb ist es nicht notwendig, Kraftfahrer mit Farbenuntüchtigkeit leichteren Grades als ungeeignet abzuklassen, besonders dann nicht, wenn der Farbenuntüchtige den körperlichen Mangel durch Übung am Steuer und ernstes Verantwortungsbewußtsein auszugleichen vermag.

Bei auftretenden Bedenken gegen die Eignung eines Farbenuntüchtigen zum Kraftfahrzeugführer ist es Sache der Verwaltungsbehörde, nötigenfalls auf Grund eines amts- oder fachärztlichen Gutachtens oder auf Grund einer besonderen Fahrprüfung vor einem amtlich anerkannten Sachverständigen, über die Zulassung zu entscheiden.

Betriebsberechtigungsschein für Fahrer von Fahrzeugen mit Generatorantrieb

Erlaß des Reichsverkehrsministers — K 2. 21 473. — vom 22. Sept. 1941.

Es bestehen noch Unklarheiten darüber, wie der Betriebsberechtigungsschein für Fahrer von Fahrzeugen mit Generatorantrieb erlangt werden kann. Damit in der Ausbildung von Fahrern der für die Kriegswirtschaft wichtigen Generatorfahrzeuge keine Stockung eintritt, bemerke ich im Benehmen mit der Korpsführung des NSKK, zur Ergänzung meines Erlasses vom 21. Februar 1941 — K 1. 3072 — RVkBl. B S. 31 — zusammenfassend folgendes:

1. Grundsätzlich wird der Betriebsberechtigungsschein nur von der zuständigen Motorgruppe des NSKK, ausgestellt. Gebühren hierfür werden nicht erhoben. Die einzige Bedingung für die Ausstellung des Betriebsberechtigungsscheines ist, daß der betreffende Fahrer nachweist, daß er mit der Wartung und Führung des Generatorfahrzeuges hinreichend vertraut ist. Es liegt im Ermessen der Motorgruppen des NSKK., sich hierüber Gewißheit zu verschaffen, sei es durch eine besondere Prüfung, sei es durch Einsicht in einwandfreie Unterlagen über längeres Fahren mit Generatorfahrzeugen, sei es durch Bestehen der Prüfung nach § 11 StVZO. auf einem Generatorfahrzeug oder in anderer Weise.
2. Es ist gleichgültig, durch wen die Ausbildung eines Fahrers in der Wartung und Führung des Generatorfahrzeuges erfolgt ist. Einer besonderen Ausbildungserlaubnis bedarf es hierzu nicht. Die Ausbildung durch die zuständige Motorgruppe des NSKK. erfolgt kostenlos. Gewerbliche Kraftfahrlehrer können für die Ausbildung in der Wartung und Führung eines Generatorfahrzeuges eine angemessene Entschädigung nach den Richtlinien der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgerwerbe verlangen. Dabei müssen sie für die Prüfung des Ausgebildeten durch die Motorgruppe des NSKK. ein Generatorlehrfahrzeug zur Verfügung stellen.

3. Soweit beim NSKK. Generatorfahrzeuge nicht in hinreichender Weise vorhanden sind, liegt es im Interesse der auszubildenden Fahrer und ihrer Betriebsführer, geeignete Fahrzeuge dem NSKK. kostenlos — nur für die eigene Ausbildung und Prüfung — zur Verfügung zu stellen, damit das Verfahren beschleunigt wird und die Ausbildungsmöglichkeiten des NSKK. möglichst weitgehend ausgenutzt werden. In diesen Fällen erfolgt bevorzugte Erledigung durch das NSKK., um die Fahrzeuge baldmöglichst wieder der Ausnutzung im Betriebe zuzuführen.

Personalnachrichten der Deutschen Reichsbahn

a) Reichsverkehrsministerium Eisenbahnabteilungen

Ernannt: Zum Oberregierungsbaurät:

Die Regierungsbauräte: Johannes Mützelburg, Viktor Huber.

In den Ruhestand getreten:

Die Amtsräte: Otto Kuhatscheck, Christian Meyer.

Im Ruhestand verstorben:

Der Amtsrat a. D. Paul Gohlke in Berlin-Lankwitz.

b) Betriebsverwaltung

Ernannt: Zum Abteilungspräsidenten:

Die Oberreichsbahnräte: Josef Kokoschinegg, Dezernent der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main); Werner Grimrat, Abteilungsleiter und Dezernent der Reichsbahndirektion Breslau.

Ernannt: Zum Reichsbahndirektor:

Die Oberreichsbahnräte: Dr. jur. Karl Ramharter, Ernst Burdich, Dezernenten der Reichsbahndirektion Linz; Richard Jahn, Dezernent der Reichsbahndirektion Wien; Alexander Lehner, Dezernent des Reichsbahn-Zentralamts Berlin; Albert Kott, Heinrich Schumacher, Dezernenten der Reichsbahndirektion Kassel; Hans Köppe, Dezernent der Reichsbahndirektion Dresden; Walter König, Dezernent der Reichsbahndirektion Berlin; Josef Rabus, Dezernent der Generalbetriebsleitung Süd in München; Philipp Hock, Dezernent der Reichsbahndirektion Regensburg; Johann Finke, Johann Kaulich, Dezernenten der Reichsbahndirektion Wien; Georg Bliersbach, Hugo Egert, Dr.-Ing. Robert Titz, Max Grohnert, Dezernenten der Reichsbahndirektion Köln; Wilhelm Mühlenbruch, Berthold Birkholz, Dezernenten der Reichsbahndirektion Stettin.

Ernannt: Zum Oberreichsbahnrat:

Die Reichsbahnräte: Albert Stricker in Rotterdam; Christian Wilbrand, Dezernent der Reichsbahndirektion Hannover; Theodor Grünwald, Dezernent der Reichsbahndirektion Berlin, Richard Blikle, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Stuttgart 2; Dr. jur. Heinrich Schleyen, Dezernent der Reichsbahndirektion Mainz; Arno Langhein, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Berlin 5; Johann Wotke in St. Wendel; Johann Sauer, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Saarbrücken-Burbach; Erich Monschau, Dezernent der Reichsbahndirektion Posen; Friedrich Boden in Berlin; Ernst Müller, Dezernent der Eisenbahnbetriebsdirektion Krakau; Hans Ruidisch, Dezernent des Reichsbahn-Zentralamts München; Theodor Stumpp, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Stuttgart-Bad Cannstatt; Kurt Lampe in Lindau (Bodensee); Christian Wehlert, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Düsseldorf; Karl Powondra, Dezernent der Obersten Bauleitung für Elektrisierungen Salzburg; Johann Prisse in Hof;

Franz Gothe, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Salzwedel; Ludwig Renn, Dezernent der Reichsbahndirektion Nürnberg; Gerhard Wattenberg in Dresden; Carl Klein, Dezernent der Reichsbahndirektion Saarbrücken; Günther Dellmann, Dezernent der Reichsbahndirektion Hamburg;

die Eisenbahndirektoren der ehemaligen Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn AG. in Neustrelitz:

Dr. jur. Hans Richter, Dezernent der Reichsbahnbauverwaltung Berlin, bisher in Schwerin (Mecklenburg); Richard Schäfer in Neustrelitz.

Ernannt: Zum Reichsbahnrat:

Die Reichsbahnassessoren: Theodor Schürings bei der Reichsbahndirektion Hannover; Hans Gerlach bei der Reichsbahndirektion Oppeln; Anton Fallner bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe;

die Reichsbahnbauassessoren: Franz Klimpfinger in Oels; Johann Tatzel, Abteilungsleiter beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Lingen (Ems); Herbert Kumm, Beauftragter des Reichsbahn-Zentralamts Berlin in Köln; Egon Mey bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Warschau; Kurt Wasserthal, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Leipzig; Erich Schlecht, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Berchtesgaden; Walter Buch in Essen; Walter Hölzel bei der Reichsbahndirektion Danzig;

die Reichsbahnmatrassen: Heinrich Doubrawa, Dezernent der Reichsbahndirektion Linz; Franz Mitterer, Abteilungsleiter beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann; Heinrich Bierau, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Calw, bisher in Ludwigshafen (Rhein);

die Reichsbahnoberinspektoren: Konrad Schirm, Dezernent der Reichsbahndirektion Nürnberg, bisher in Breslau; Hans-Joachim Förster in Sofia;

der technische Reichsbahnoberinspektor Franz Winkler, Abteilungsleiter beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Danzig;

der technische Angestellte, Diplomingenieur Otto Olms bei der Reichsbahndirektion Villach;

der frühere polnische Staatsbahnbeamte Dr. jur. Anton Prociow in Breslau.

Ernannt: Zum Honorarprofessor:

Der Abteilungspräsident Dr.-Ing. Edmund Frohne, Abteilungsleiter und Dezernent der Reichsbahndirektion Hannover, für die Dauer seiner Zugehörigkeit zum Lehrkörper einer deutschen wissenschaftlichen Hochschule.

Versetzt:

Der Vizepräsident Hermann Nagel, Abteilungsleiter und Dezernent der Reichsbahndirektion Regensburg, als Vizepräsident und Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Nürnberg;

der Abteilungspräsident Karl Theodor Bauer, zuletzt Leiter der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen Hannover, als Abteilungsleiter und Dezernent zur Reichsbahndirektion Schwerin mit dem Sitz in Lübeck;

die Oberreichsbahnräte: Dr. jur. Georg Kröner, Dezernent der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen Nürnberg, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Hannover; Dr. jur. Wilhelm Unverzagt, Dezernent der Reichsbahndirektion Hannover, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Dresden; Josef Eschmann, Dezernent der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen Stettin, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Augsburg; Karl Schwager, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Delitzsch, als Dezernent zur Reichsbahndirektion München; Bernhard Boehm, Dezernent der Reichsbahndirektion Hamburg, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Stuttgart; Kurt Böhm bei der Reichsbahndirektion Köln als Dezernent zur Reichsbahndirektion Dresden; Jakob Arend, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Hamburg, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Nürnberg; Erwin Stürzebecher, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Berlin 2, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Kassel; Rudolf Harre in Olmütz als Dezernent zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder); Robert Finner, Vorstand des

Reichsbahn-Betriebsamts Landau (Pfalz), als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Torgau; Otto Hurt, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Neustadt (Weinstraße), als Dezernent zur Reichsbahndirektion Mainz;

die Reichsbahnräte: Ernst Schulz, Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Mährisch-Schönberg, als Vorstand zum Reichsbahn-Verkehrsamt Flensburg; Waldemar Stapff, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Stendal, als Vorstand zum Reichsbahn-Maschinenamt Torgau; Christian Wahlen, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Weiden (Oberpfalz), als Dezernent zur Reichsbahndirektion München; Herbert Haupt bei der Reichsbahndirektion Köln als Vorstand zum Reichsbahn-Maschinenamt Osnabrück; Leo Grill, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Ingolstadt, als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Delitzsch; Robert Ruß-Rußrotte, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Minden (Westf.), als Vorstand zum Reichsbahn-Maschinenamt Weiden (Oberpfalz); Felix Prochaska, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Torgau, als Vorstand zum Reichsbahn-Maschinenamt Stendal; Rudolf Zweg, Vorstand des Reichsbahn-Maschinenamts Osnabrück, als Vorstand zum Reichsbahn-Maschinenamt Berlin 2; Dr.-Ing. Karl Raab, Werkdirektor des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Frankfurt (Main), als Dezernent zum Reichsbahn-Zentralamt Berlin; Werner Bernsau bei der Elektrischen Oberbetriebsleitung Innsbruck als Vorstand zum Reichsbahn-Maschinenamt Hamburg; Friedrich Rokos, Abteilungsleiter beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Halle (Saale), als Abteilungsleiter zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Innsbruck; Herbert Platzer in Villach als Abteilungsleiter zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Gleiwitz Lokomotivwerk; Rudolf Porcham bei der Reichsbahndirektion Linz zur Reichsbahndirektion Hamburg; Dr.-Ing. Theodor Achterberg, Abteilungsleiter beim Reichsbahn-Ausbesserungswerk Eberswalde, als Werkdirektor zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Ingolstadt; Franz Bachler in Knittelfeld als Abteilungsleiter zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Oppeln; Willi Hohlwein, Dezernent der Reichsbahndirektion Posen, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Schwerin; Rudolf Venzhöfer beim Reichsbahn-Betriebsamt St. Pölten 1 als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Bad Salzungen; Dr.-Ing. Benno Leiß bei der Reichsbahndirektion Köln zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder); Heinz Hamann, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Ludwigshafen (Rhein), als Dezernent zur Reichsbahndirektion Hannover; Alexander Seils, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Zinten, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Zichenau; Hermann Ziller, zur Zeit Dezernent der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), als Dezernent zur Reichsbahndirektion Essen; Egon Schubert in Bischofshefen als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Neustadt (Weinstraße); Karl Meyer, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Meiningen, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Göttingen 1; Karl Merker, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Köslin, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Stettin; Franz Dickel, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Torgau, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Landau (Pfalz); Hans Breuer in Prag als Vorstand zum Eisenbahnbetriebsamt Metz 2; Peter Birkhäuser, Dezernent der Reichsbahndirektion Köln, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Erfurt; Hermann Wolters, Vorstand des Reichsbahn-Neubauamts Stettin 1, als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Köslin; Anatol Weyl beim Reichsbahn-Betriebsamt Hannover 1 als Vorstand zum Reichsbahn-Betriebsamt Uelzen; Dr.-Ing. Karl Fackler, Dezernent der Reichsbahnbauverwaltung München, als Dezernent zur Reichsbahndirektion Posen; Georg Hemme beim Reichsbahn-Vermessungsamt Berlin 1, als Vorstand zum Reichsbahn-Vermessungsamt Hannover; Herbert Keuter beim Reichsbahn-Vermessungsamt Hannover zum Reichsbahn-Vermessungsamt München 2; Gustav Waiblinger beim Reichsbahn-Vermessungsamt Berlin 2 zum Reichsbahn-Vermessungsamt München 2;

der Reichsbahnbaussessor Reinhold Fenske bei der Reichsbahndirektion Essen zu den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums.

Überwiesen:

Die Reichsbahnräte: Wilhelm Ost, Dezernent der Reichsbahnbauverwaltung München, als Dezernent zur Reichsbahndirektion

München; Theodor Franz beim Reichsbahn-Betriebsamt Wien 6 zum Reichsbahn-Neubauamt Wien 1;

der Reichsbahnbauassessor Rudolf Horn beim Reichsbahn-Betriebsamt Köln zum Reichsbahn-Betriebsamt Köln-Deutz.

Übertragen:

Dem Abteilungspräsidenten Otto Taschinger, Dezernent des Reichsbahn-Zentralamts München, die Leitung einer Abteilung daselbst;

dem Reichsbahnrat Kurt Krischke beim Reichsbahn-Neubauamt Stettin I die Stellung des Vorstandes daselbst.

In den Ruhestand getreten:

Der Oberreichsbahnrat Ernst Wentzel, Dezernent der Reichsbahndirektion Dresden.

Ausgeschieden:

Der Reichsbahnrat Adolf Ruthardt in Wien aus Anlaß seiner Über-

nahme in den Geschäftsbereich des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen.

Gestorben:

Der Oberreichsbahnrat Dr. jur. Wilhelm Schauer, Dezernent der Reichsbahndirektion Wien; der Reichsbahnrat Josef Pohann, Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts K68lin;

der Reichsbahnassessor Wilhelm Billhardt, zuletzt bei der Reichsbahndirektion Schwerin, gefallen; der Assessor Werner John, zuletzt bei der Reichsbahndirektion Berlin, gefallen.

Im Ruhestand verstorben:

Der Vizepräsident a. D. Dr. jur. Werner Teubner in Berlin-Lichterfelde-West, zuletzt verkehrstechnischer Direktor der Oberbetriebsleitung Ost in Berlin; der Abteilungspräsident a. D. Dr.-Ing. Heinrich Uebelacker in Nürnberg, zuletzt Abteilungsleiter und Dezernent der Reichsbahndirektion Nürnberg; der Oberregierungsbaurat a. D. Anastasius Schayer in Darmstadt, zuletzt Mitglied der Reichsbahndirektion Hannover.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

Kanalpläne Danzig/Memel — Cherson/Odessa

Seit Jahrzehnten bestehen Pläne, eine direkte Wasser Verbindung von Danzig/Memel nach Cherson/Odessa zu schaffen, deren Länge etwa den achten Teil des bisherigen Seeweges betragen würde. Schon seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, schreibt die Deutsche Zeitung in den Niederlanden, Nr. 103 vom 15. September 1941, bestanden Verbindungskanäle zwischen der Weichsel und dem Dnjepr und auch zwischen der Memel und dem Dnjepr, nämlich der Königs-Kanal, der den Bug mit dem Dnjepr verbindet, und der Oginski-Kanal, der Memel und Dnjepr verbindet. Diese alten Wasserstraßen können den heutigen Zwecken in keiner Weise mehr genügen und sind den Anforderungen, die vom Standpunkt einer modernen Großraumwirtschaft an eine so wichtige Wasserstraßenverbindung gestellt werden müssen, selbstverständlich nicht im entferntesten gewachsen. Die Vernachlässigung des westlichen Rußlands hinsichtlich der Schiffbarmachung und Verbindung der Ströme erklärt sich zum guten Teil daraus, daß das alte Rußland die Aus- und Einfuhr seiner westlichen Provinzen möglichst über seine eigenen baltischen Seehäfen zu leiten bestrebt war und nicht über die preußischen. Der ehemalige polnische Staat ließ dann gar den von Preußen mit großem Aufwand modern umgebauten, erst 1914 vollendeten Bromberger Kanal und die gleichfalls von Preußen vor dem Weltkrieg unter Einsatz größter Mittel regulierte und vollwertig schiffbar gemachte untere Weichsel wieder völlig verfallen. Dabei sind selbstverständlich die ohnehin schon seit jeher nur beschränkt verwendungsfähigen Kanäle zum Dnjepr fast gänzlich unbrauchbar geworden.

Der Königs-Kanal verläuft von der Weichsel über den Bug und Muchaweta zur Pina. Ja-

siolda, dem Prijet und Dnjepr. Er berührt Brest-Litowsk und durchzieht das Gebiet der berühmten Prijet-Stümpfe. Der künstliche Kanal zwischen Muchaweta und Pina ist 80 km lang und 1,5 m tief. Vom polnischen Staat wurden zwar Ansätze gemacht, die Kanaltiefe auf 2,3 m zu bringen. Infolge des dauernden politischen Gegensatzes zum bolschewistischen Rußland scheint das praktische Ergebnis jedoch ungenügend gewesen zu sein.

Der Oginski-Kanal, der nach seinem Schöpfer, dem Grafen Oginski, benannt ist, verbindet den zur Memel strömenden Fluß Schara mit der Jasiolda. Der Kanal ist 55 km lang, 12 m breit und nur 1 m tief. Über ihn ist zwar schon im Jahre 1874 zum ersten Male ein Schiff auf dem Binnenwasserweg von Cherson nach Memel gefahren, doch handelte es sich bei der sehr bescheidenen Tiefe des Kanals nur um ein kleines Schiff, also um einen Vorgang, der für die heutigen Verkehrsansprüche ohne Bedeutung ist. Polen hat im übrigen den Oginski-Kanal, der zum Njemen, also auf litauisches Gebiet führte, gänzlich vernachlässigt, so daß er praktisch unbenutzbar geworden ist.

Im Zusammenhang mit den vorstehend erwähnten Kanalplänen ist ein anderes Projekt von Interesse, das eine Verbindung der Wolga mit dem Don vorsieht. Die beiden Ströme kommen sich bei Stalingrad bis auf 80 km nahe und könnten dort durch einen Kanal verbunden werden. Das Kaspische Meer würde sodann eine direkte Wasser Verbindung mit dem Schwarzen Meer und von dort mit der Ostsee haben. Die Wolga würde sodann durch leistungsfähige Großwasserstraßen sowohl mit dem Don als auch mit dem Dnjepr, ferner mit der Newa und der Dwina verbunden sein und somit der Binnenschifffahrt Verkehrsmöglichkeiten zum Schwarzen Meer, zur Ostsee und zum Weißen Meer bieten.

Neues zur Kanalverbindung Mailand—Cremona—Po

Nach einem in der italienischen Presse kürzlich veröffentlichten Aufsatz soll der geplante Kanalarm Mailand—Cremona—Po eine Länge von 76 km, eine Spiegelbreite von 30 m und eine Tiefe von 3 m aufweisen. Diese Ausmaße genügen, um zwei nebeneinander fahrende Schleppzüge mit Kähnen bis zu 600 t oder einen Schleppzug mit 1000-t-Kähnen aufzunehmen.

Der Ausgangspunkt des Kanals wird im Südosten Mailands bei Rogoredo liegen. Die Wasserstraße soll dann westlich der Eisenbahnlinie Mailand—Bologna bis Lodi folgen. Von dort wird der Kanal in der Nähe der Adda verlaufen, jedoch das Flußtal meiden. In der Nähe von Maleo wird die Adda in einer großen Kanalbrücke überquert. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten beträgt 66,6 m und wird durch 10 Schleusen überwunden werden. Westlich von Cremona wird der Kanal in den Po münden. Vor der dort befindlichen letzten Schleuse wird ein Zufluchtschiffhafen angelegt für den Fall, daß der Po infolge Hochwassers nicht befahrbar ist.

Zwei Verladeplätze werden bei Lodi und Melignano angelegt werden. Mailand selbst soll zwei große Hafenbecken erhalten, von denen das eine als Handels- und das andere als Industriehafen dienen soll. Beide werden sich südlich von Rogoredo zwischen den Bahnlinien Mailand—Genua und Mailand—Bologna befinden. Der Handelshafen soll für eine jährliche Umschlagsmenge von 4 Millionen t Gütern berechnet sein. Um den Industriehafen soll sich ein neues Industriegebiet entwickeln.

Die Kosten für den ersten Bauabschnitt sollen 600 Millionen Lire betragen. Man rechnet mit einer Bauzeit von 6 Jahren. Die Durchführung dieses Planes und die Überwachung

Sudost - Echo ,

28. XI. 1941.

D. VI. C. 10.
S. 8.

LÄNDERE

PROTEKTORAT

Eine Interessengemeinschaft der Gläubiger ist von im Protektorat ansässigen Unternehmerfirmen ins Leben gerufen worden, die noch Forderungen aus öffentlichen Arbeiten gegenüber dem Staat, den Ländern, Bezirken oder Gemeinden der ehemaligen Tschecho-Slowakei haben. Die Interessengemeinschaft hat ein Zentralbüro in Prag eingerichtet, das in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten in Evidenz und ihre Erfüllung beschleunigen soll. Ein Teil der so entstandenen Forderungen wurde bisher von den zuständigen Prager Stellen bevorschusst, und weiterhin hat das Deutsche Reich gleichartige Verpflichtungen gegen den früheren tschecho-slowakischen Staat und Selbstverwaltungskörper auf dem Gebiete des Sudetengaus abgelöst. Im wesentlichen handelt es sich also um Forderungen, die auf dem Territorium der selbständigen Slowakei und in den an Ungarn abgetretenen Gebieten im Zuge öffentlicher Arbeiten seinerzeit entstanden sind.

Protektoratsbahnen im deutschen Verkehr

(Von einem gelegentlichen Mitarbeiter)

K. Prag, 28. November

Man braucht nur die Landkarte Mitteleuropas zur Hand zu nehmen, um auf den ersten Blick die verkehrspolitische Wichtigkeit des böhmisch-mährischen Raumes für das großdeutsche Reich zu erkennen, sowohl was den Nord-Süd-Verkehr als auch den Ost-West-Verkehr anbelangt. Man hat diese ideale Verkehrslage in den Prager Amtsstuben der früheren Tschecho-Slowakei wohl zu werten gewußt, und diese — ohne eigenes Zutun im übrigen erworben — weidlich ausgenutzt, als ein schwaches Deutschland und ein kleines Österreich die Verhandlungskontrahenten bei zwischenstaatlichen Eisenbahntariff Fragen und Abmachungen waren. Zudem schoben sich ja die Industriezentren, wie im Norden das sächsische, im Osten das schlesische, im Süden das Wiener Industriebecken und im Westen das Nürnberger gewerbefleißige Gebiet so nahe an die ehemaligen tschecho-slowakischen Grenzen heran, daß ein Umfahren des Moldaustaates selbst bei billigsten Vorzugstarifen infolge der Entfernungsunterschiede immer noch kostspieliger im ganzen genommen war, als die Durchfahrt durch die Tschecho-Slowakei zu hohen tarifrischen Sätzen.

Gerade die Tschecho-Slowakei trat eisenbahntechnisch nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie ein Erbe an, das einem Geschenk gleichkam. Vor allem war der Moldaustaat in den Besitz eines ausgedehnten und gut ausgebauten Eisenbahnnetzes gekommen, was einerseits auf die oben erwähnte ideale verkehrspolitische Lage, andererseits auf die Durchindustrialisierung des böhmisch-mährischen Raumes, aufgebaut auf wirtschaftseigenen oder leicht zu beschaffenden fremden Rohstoffen, zurückzuführen war. So kann es nicht wundernehmen, daß die Größe und Dichtigkeit des Verkehrsnetzes der Tatsache Rechnung trug, daß drei Viertel der Industrie der damaligen Doppelmonarchie in Böhmen-Mähren vereint waren. Mit der Aufteilung des Donaureiches kamen rund 14.000 km Eisenbahnen auf den Nachfolgestaat zwischen Elbe, Oder und Donau. Die Hauptlinien sind zu bekannt, um hier noch aufgezählt zu werden. Jedenfalls war die Stellung Prags bei den mitteleuropäischen Eisenbahnkonferenzen von einflußnehmender Stärke, auch dann noch, als mit der Abtrennung des Sudetenlandes eisenbahngeographisch der Moldaustaat eine starke Schwächung erfuhr. Für das großdeutsche Reich waren nach wie vor aus Gründen des Entfernungsunterschiedes Vereinbarungen mit Prag über den Durchgangsverkehr durch diesen Staat notwendig. Es kam auch 1938 zu gewissen zusätzlichen Sondervereinbarungen, die, so wertvoll sie auch waren, auf der anderen Seite die ganze Problematik im mitteleuropäischen Verkehrswesen offenlegten, sobald im Interesse einer großdeutschen Verkehrswirtschaft eine großzügige Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs in Angriff genommen wurde.

Mit der Einbeziehung Böhmens und Mährens in das großdeutsche Reich und der Selbständigerdung der Slowakei sind die Verhältnisse auf dem verkehrspolitischen Gebiet in Mitteleuropa grundlegend verändert worden. Die zentrale Durchgangslage des böhmisch-mährischen Eisenbahnnetzes für den großdeutschen Verkehr konnte nunmehr entsprechend genutzt werden, wenn auch von den rund 14.000 km

Eisenbahnen der ersten tschecho-slowakischen Republik weniger als die Hälfte, und zwar rund 6000 km dem Protektorat Böhmen und Mähren verblieben. Wichtig ist, daß die Bahnen des Protektorats verkehrstechnisch ein Bestandteil des großdeutschen Eisenbahnnetzes geworden und aus allen Verhandlungen und Abmachungen jegliche politische Nebenabsicht und wirtschaftliche Rivalität ausgeschaltet ist. Eine Reihe von Maßnahmen zur Abstimmung der Verkehrsinteressen des großdeutschen Reiches mit denen des Protektorats sind durchgeführt worden, deren wichtigste, soweit sie in dem laufenden Jahre getroffen worden sind, in der Zeitschrift „Großdeutscher Verkehr“ von Ministerialrat Walter Danco, Prag, kürzlich wie folgt dargelegt wurden:

Durch die Regierungsverordnung vom 27. März 1941 wurde die Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung unter Anpassung an die Besonderheiten des Protektorats als Böhmischo-mährische Eisenbahnverkehrsordnung eingeführt und am 1. Mai desselben Jahres bezüglich des Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehrs in Kraft gesetzt. Am 1. September 1941 ist im Wechselverkehr zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich auch der deutsche Eisenbahnpersonentarif eingeführt worden. Damit ist das Netz der Protektoratsbahnen tariflich ein vollwertiger Bestandteil des großdeutschen Verkehrsnetzes geworden. Neben dieser für die Wirtschaft Großdeutschlands und Mitteleuropas bedeutungsvollen Vereinheitlichungsmaßnahme auf dem Tarifgebiet trat eine für Verkehr und Betrieb des großdeutschen Eisenbahnnetzes ebenso wichtige Maßnahme, nämlich das zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Protektoratsbahnen am 28. März 1941 mit Wirkung vom 1. Mai 1941 abgeschlossene Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen, Lademittel und Behälter.

Die engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich, namentlich mit dem Sudetengau und Oberschlesien, brachten einen sehr regen Güterwagenaustausch mit sich, der nach dem Fortfall der Zollgrenze sich laufend weiter verstärkte. Die ungeheuren Anforderungen des Krieges verbieten es, daß nach Schaffung des deutschen Wechselverkehrs zwischen Protektorat und Reich noch weiter wie bisher nach internationalen Vorschriften jede Eisenbahnverwaltung die Güterwagen der anderen Eisenbahnverwaltung nur in beschränktem Maße verwenden darf und täglich Hunderte von Wagen leer zur Grenze laufen. Da zudem nach Wegfall der Zollgrenze auch kein Zollaufenthalt auf den früheren Grenzbahnhöfen ist, war es ferner nicht mehr gerechtfertigt, nur wegen technischer Wagenübergangsuntersuchungen und wegen Aufschreibungen für Zwecke der Wagenmietabrechnung den Eisenbahnbetrieb mit Wagenaufhalten gerade an der Grenze zu belasten und den Umlauf der Wagen zu verzögern. Auch bezüglich der übrigen Eisenbahnfahrzeuge, bei denen im übrigen Reich eine so enge Gemeinschaft nicht besteht, z. B. bei der Beschaffung von Lokomotiven und Personenwagen, wird Gemeinschaft zwischen dem Verkehrsministerium in Prag und dem Reichsverkehrsministerium gehalten, um auch hier zu einheitlichen Typen zu kommen und die Beschaffungs- und Erhaltungskosten herabzumindern.

Olivenöls war. Erst ab 1934 begann Griechenland selbst allerdings nur einen geringen Teil seines Olivenöls zu standardisieren und zu exportieren. So wurden 1934 87 t Standardöl ausgeführt, 1935 bereits 171 t, 1939 schließlich 690 t. Es ist nun in griechischen Wirtschaftskreisen seinerzeit darüber eine heftige Debatte im Gange gewesen, warum Griechenland die zwei großen Chancen für seine Olivenölexportpolitik nicht wahrnahm: die Sanktionen gegen Italien, die Italien als Exporteur zeitweilig ausschalteten und den spanischen Bürgerkrieg, der Spanien als Exporteur auf Jahre beseitigt hätte. Tatsache ist, daß Griechenland keine entscheidenden Anstrengungen unternommen hat, um den geschilderten Zustand zu ändern. Allerdings traten an Stelle Italiens als großer Abnehmer die USA. Ferner steigerten sich erheblich die Ausfuhren nach Argentinien und Frankreich sowie nach Großbritannien. Für Oliven war Hauptabnehmer immer Rumänien, gefolgt von den USA., Ägypten und Argentinien.

Nach dem Verlust Thrakiens und Ostmazedoniens wird Olivenöl in Zukunft das vom internationalen Standpunkt aus gesehen wichtigste Exportmittel Griechenlands sein. Griechenland wird einen guten Start haben, nachdem für das Jahr 1941 auf 1942 eine äußerst günstige Ernte vorausgesagt wird.

In der europäischen Fettwirtschaft kann Griechenland damit eine große Rolle spielen, um so mehr als Exporte nach den USA. und Argentinien wohl nicht mehr in Frage kommen. Griechenland wird daher in der Lage sein, schätzungsweise 30.000 t Olivenöl in Europa unterzubringen, und zwar zu guten Preisen. Es ist eine der größten Chancen Griechenlands, die Olivenkultur weiter auszubauen und insbesondere die Standardisierung des griechischen Olivenöls nunmehr in Angriff zu nehmen. Auch hier decken sich weitgehend die Interessen Griechenlands und Italiens. Es eröffnen sich daher Möglichkeiten einer griechisch-italienischen Zusammenarbeit. Wie für viele andere griechische Produkte, dürfte in Zukunft Deutschland auch der Hauptabnehmer für griechisches Olivenöl werden. Es wird eine große Aufgabe der griechischen Auslandswerbung sein, gerade den mitteleuropäischen Verbrauchern die Vorzüge des Olivenöls vor Augen zu führen. Die augenblickliche Lage auf dem Gebiete des Olivenöls ist äußerst unklar. Ein genauer Überblick über die noch vorhandenen Vorräte ist nicht möglich, eine Ausnutzung der Vorräte scheiterte oft unter anderem auch an den mangelnden Transportmöglichkeiten von Mytilene bzw. Kreta nach den übrigen Teilen Griechenlands. Trotzdem muß es als Phänomen angesehen werden, daß auf dem Festland Griechenlands Olivenöl fast völlig verschwunden ist und zu geradezu irrsinnigen Preisen nur noch im schwarzen Handel erhältlich ist. Wie

auf vielen Gebieten der griechischen Wirtschaft, ist auch hier festzustellen, daß es den griechischen Behörden nicht gelungen ist, die landwirtschaftliche olivenerzeugende Bevölkerung hier in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen. Nunmehr haben die deutschen Besatzungsbehörden Transportmöglichkeiten für 2500 t Olivenöl aus Kreta nach Athen bereitgestellt, um der notleidenden Bevölkerung zu helfen.

Wirtschaftsverfügungen im Protektorat

Prag, 28. November

Laut Mitteilung des Prager Handelsministeriums sind Protektoratsfirmen, welche die von der Überwachungsstelle (Abteilung 14 - Chemie) bewirtschafteten Waren von reichsdeutschen Lieferanten beziehen, verpflichtet, Anträge auf Erteilung einer Bezugsgenehmigung für jedwede Menge vorzulegen. Eine Bezugsgenehmigung ist auch in jenen Fällen zu beantragen, in welchen für die betreffende Ware eine Freigrenze im Reich oder im Protektorat gilt.

Anträge auf Zuteilung von Eisen und sonstigen kontingentierten Baustoffen für das erste Vierteljahr 1942 können ausnahmsweise laut Mitteilung des Prager Handelsministeriums bei den zuständigen Kontingentverwaltern spätestens bis zum 6. November vorgelegt werden.

Ab 1. Dezember d. J. wird der Kundmachungstarif für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich über unmittelbare Übergänge auf den Verkehr zwischen dem Protektorat und Frankreich über unmittelbare Übergänge ausgedehnt.

Laut Kundmachung (Amtsblatt vom 21. November d. J.) ist auf Anordnung des Böhmisch-Mährischen Verbandes für Vieh, Fleisch und Fische in Zukunft bei jeder Veräußerung von Rindern, Schweinen und Schafen zu Schlachtzwecken außerhalb der Schlachtviehmärkte ein Schlußschein auszustellen. Der gleiche Verband hat die Nüchternungszuschläge auf den Schlachtviehmärkten dahin abgeändert, daß diese Zuschläge künftig schon bei einer Transportdauer von 24 Stunden gegen bisher 30 Stunden berechnet werden können. Ferner macht der Verband den Bezug von Därmen, Mägen und Blasen von Rindvieh, Kälbern, Schweinen und Schafen aus dem Reichsgebiet nach dem Protektorat künftig von einer durch den Verband zu erteilenden Genehmigung abhängig.

Mit Kundmachung des Ministers für soziale und Gesundheitsverwaltung (Amtsblatt vom 11. November 1941) sind die Löhne in der Metallindustrie des Protektorats neu geregelt worden. Einerseits werden neue höhere Lohnsätze festgesetzt und andererseits ein nach neuen Gesichtspunkten geregeltes System von Lohngebieten eingeführt.

167

21. Mai 1941.

1. An Fräulein
Anežka Večeřová,
Dramburg i.Pom.,
=====
Hotel Stadt Dramburg.

Sehr geehrtes Fräulein Večeřová!

Auf das dort. an den Herrn Staatssekretär gerichtete Schreiben vom 6.d.M. erwidere ich, daß es nicht bekannt ist, ob der tschechische Verband für die Zusammenarbeit mit den Deutschen die Herausgabe einer Zeitschrift plant. Desungeachtet besteht die Möglichkeit, das von Ihnen ausgearbeitete Material in Ihrem Sinne zu verwerten. Ich stelle anheim, das Material einzusenden.



Heil Hitler!

eeeee

h.

Oberregierungsrat.

2. Wvl. am 22.6.1941 bei dem Unterzeichner.

Am 23.6. angelehrt. Dr.

1

*3. u. d.
1/23/6.47.*

St. S. 10 76 - 10/41

Anežka Večeřová,
Dramburg i/Pom.
Hotel Stadt Dramburg.

17-8
Dramburg, 6 května 1941.

Büro des Generalsekretärs beim Reichsprotector in Böhmen und Mähren. Eing.: 12. MAI 1941 Tgb. Nr.:
--

Tit.

Státní tajemník K. Hermann Frank,

I. SS Gruppenführer

Pr a h a .

Doufám , že nebude překážkou k dorozumění se , že dopis je psán česky. Neovládám doposud jazyk německý tak , abych se mohla jasně a přesně vyjadřovati.

Dne 2. prosince m. roku zaslala jsem Českému svazu pro spolupráci česků s Němci , ústřednímu vedení v Praze , literární dílo sestávající z kratších o mém životě v Pomořanech. Nerozepisují se o obsahu tohoto díla, ocenění přenechávám Vám .

Ústřední vedení spolupráce na urgenci jejíž opis překládám jako přílohu č. 1. Opis odpovědi kterou jsem obdržela přikládám jako přílohu č. 2.

Příloha č. 3. je moje odpověď.

Dodnes jsem nedostala žádnou zprávu a ani z tisku se nedovídám ničeho o vyjítí časopisu o němž je v příloze č.2. psáno.

Sám zdůrazňujete nutnost radikálního řešení spolupráce česků s říší a moje nedůvěra v naše kruhy intelektuálů byla Vašimi posledními projevy utvrzena. My mladí máme odvalu postavit se za svoje přesvědčení i když vzbudíme nelibost u těch , kteří stále ještě doufají ve vrácení se jejich doby.

Po půlročním čekání obracím se na Vás s prosbou o sdělení zda skutečně zmíněný časopis vyjde. Zdá se mě nemožným , aby lidé postavení v čele tohoto svazu neměli možnosti uveřejniti několik článků, které by nás čecky a němce sblížovaly.

S pozdravem Heil Hitler!

Anežka Večeřová
Anežka Večeřová.

Anežka Večeřová,
Dramburg i/Pom.
Hotel Stadt Dramburg.

Uebersetzung.

Dramburg, den 6.Mai 1941.

Herrn
Staatssekretär K.H.Frank
SS-Gruppenführer,
P r a g .

Büro des Staatssekretärs
beim Reichsprotektor
in Böhmen und Mähren.

Eing.: 13. MAI 1941

Tgb. Nr.:

Ich hoffe, daß es kein Hindernis zur Verständigung sein wird, wenn ich diesen Brief tschechisch schreibe. Ich kann noch nicht so gut deutsch, daß ich mich klar und genau ausdrücken könnte.

Am 2.Dezember v.J. übersandte ich dem Tschechischen Verband für die Zusammenarbeit mit den Deutschen, Zentralstelle in Prag, ein literarisches Werk, bestehend aus einigen kürzeren Arbeiten über mein Leben in Pommern. Ich will hier keine Details dieses Werkes anführen, die Einschätzung überlasse ich Ihnen.

Die Zentralstelle antwortete auf meine Urgenz, deren Abschrift /Beilage 1/ ich beifüge, laut Beilage 2. Beilage 3/ ist meine Antwort hierauf.

Bis heute habe ich keine Antwort erhalten und auch aus der Presse geht nichts über die Herausgabe einer Zeitschrift, die von der Zentralstelle in Beilage 2/ erwähnt wird, hervor.

Sie selbst betonen die Notwendigkeit einer radikalen Lösung der Zusammenarbeit der Tschechen mit dem Reich und mein Mißtrauen gegen unsere Intellektuellenkreise wurde durch Ihre letzten Kundgebungen noch bestätigt. Wir Jungen haben den Mut, für unsere Ueberzeugung einzustehen, auch wenn wir dadurch bei den Anderen, die noch immer auf die Rückkehr ihrer Zeiten warten, unliebsames Aufsehen erregen.

Nachdem ich ein halbes Jahr vergeblich gewartet habe, wende ich mich nunmehr mit der Bitte an Sie, mir mitzuteilen, ob die erwähnte Zeitschrift überhaupt erscheinen wird. Es erscheint mir unwahrscheinlich, daß Leute, die an der Spitze dieses Verbandes stehen, nicht die Möglichkeit haben sollten, einige Artikel zu veröffentlichen, die die Tschechen den Deutschen näherbringen könnten.

Heil Hitler!

Anežka Večeřová.

St. S. II 26 - 10/41

13/5. Reg.

Ha

Die Večeřová hat die erwähnten Artikel zwecks Veröffentlichung in der Tagespresse eingesandt. Man hat ihr geantwortet, daß dieselben in der Zeitung zu viel Platz wegnehmen würden, daß sie aber brauchbar sind und daß man sie deshalb in einer Zeitschrift veröffentlichen würde, die vom Tschechischen Verband für die Zusammenarbeit mit den Deutschen herausgegeben würde. Das Erscheinen dieser Zeitschrift hat man für die nächste Zeit in Aussicht gestellt.

69397



Tit.

Výbor národního souručenství
odbor pro spolupráci Čechů a Němců

v P r a z e .

Dne 2. prosince m. roku odeslala jsem na Vaši adresu literární dílo pracované pro spolupráci čechů a němců.

Upozorňovala jsem důrazně, aby v případě, že se dílo pro spolupráci nehodí bylo mě do čtrnácti dnů vráceno. Neobdržela jsem je zpět, a ale také ani žádnou zprávu.

Znovu připomínám, nehodí-li se dílo vraťte je obratem. V opačném případě prosím o zprávu jak moji práci chcete zařadit a jakým způsobem uveřejnit.

Důrazně připomínám, že se nespokojím sliby, že až se najde vhodná forma bude dílo publikováno. Žádám čestné a přímé jednání a jen v takovém případě uvěřím, že ve spolupráci jsou již noví a přímí lidé pracující skutečně pro dobro národa a ne stará politická klika s novými jmény.

Moje cesta vedla nejdříve k vám v pevné důvěře. Nechtějte, abych tuto důveru ztratila a musela nastoupiti jinak.

S pozdravem vlastní zdar se znamerá:

Anežka V e č e ř o v á

Dramburg i/Pom.

Hotel Stadt Dramburg.

20-11

Č e s k ý S v a z p r o s p o l u p r v á c i s n ě m c i
ústřední vedení

Č.j. d. 160/41-S1/R.

Praha , dne 24 ledna
1941.

Titl.

Anežka Večeřová,
Dramburg i/Pom.

Hotel Stadt Dramburg.

Vážená paní!.

Na Váš dopis zedne dne 17. t. m. sdělujeme Vám toto:

Vaše práce jsme posuzovali a velmi se nám líbily. Nemáme však té
moci, abychom mohli disponovati místem v českém tisku, zejména jde-
li o články, které vydají na jednu tiskovou stránku. Z těchto dů-
vodů nemohly býti povídky a ostatní Vaše literární práce užity
v českém denním tisku.

Poněvadž jsme však uznali jejich cenu, hodlali jsme je zařaditi
do časopisu, který bude věnován českoněmecké spolupráci. Proto tak-
é Vaše rukopisy nevězli jsme u sebe.

Souhlasíte-li s tím, aby vaše práce byly otištěny v tomto časopi-
se, který v dohledné době vyjde, prosíme Vás, abyste nám to sděli-
la písemně. V případě nesouhlasu Vám je zašleme nazpět.

Můžete konstatovat, že Vaše invektivy vůči svazu jsou naprosto neo-
podstatné a že se rozhodně mylíte v úsudku, který jak doufáme,
diktovala Vaše netrpělivost. Nebylo však možno nijakým způsobem
až do této doby Vám vyhověti z důvodů výše uvedených, ale přesto
doufáme, že po vyjití zmíněného časopisu, kde Vaše příspěvky budou
postupně uveřejňovány, jednak zrevidujete svůj poměr ku Svazu a jed-
nak se odstraní třecí plochy o nichž se domníváte, že existují.

podpis nečitelný s projevem dokonalé úcty podpis nečitelný.
referent. gen. tajemník.

21 12

Tit.

Český svaz pro spolupráci s němci
ústřední vedení

v P r a z e .

Odpověď na :

Č. j. d. 160/41-S1/R.

Na Váš dopis ze dne 24, ledna 1941 sděluji:

Souhlasím s vaší nabídkou uvedenou ve třetím odstavci, že práce budou uveřejňovány v časopise vydávaném pro českoněmeckou spolupráci.

Nebyla to netrpělivost, která mně diktovala slova pro můj předešlý dopis. Sami jistě pociťujete, chcete-li jíti zpřímá a čestně na pravém cestě pro blaho národa kolik neporozumění a překážek je Vám stavěno v cestu. Není to jen nevědomost jedněch, kteří nechápu co dnes nutno činiti, ale i těch, kteří by vlastně měli vésti.

Nebyla to nedůvěra k vám, vyjadřuji se vždy zpřímá a neskrývám se za ověčenými slovy frází. Vzdálena domova chápu nejlépe proč musí povstati něco co nás bude s němci spojovat a při tom vlastenecké cítění obou národů utužovat. Musíme se naučiti chápati nejen současnou situaci, nýbrž i vytvářející se budoucnost.

S pozdravem vlasti zdar se znamenám:

Anežka Večeřová,
Dramburg i/Pom.

Hotel Stadt Dramburg.



22



Tit.

Staatsekretär

K. Hermann Frank,

SS Gruppenführer

P r a g

Czerninpalast

Protectorat B. u. M.

Agnes Vecera,
Dramburg i /Pom.
Hotel Stadt Dramburg.

11a



69395

23 14

, den 29.8.1941.

1. Sehr geehrter Parteigenosse Benninghaus!

Für das dort. Schreiben vom 15.d.M. - Zeichen
Tagebuch-Nr. I/7706/41 B/P., betr. neues BDO-
Schrifttum, und für die Übersendung der sehr
interessanten Schriften über das Baltikum und
die Ukraine danke ich verbindlich.

Heil Hitler!
Ihr

h.

Oberregierungsrat.



An Herrn
Assessor Benninghaus,
Berlin W 30,
Motzstrasse 46.

2. Z.d.A.(Archiv).

In Original zugeht.

Ms. 2pp LB 24

Ms. 300 LC 7.

5.p.wi.

h.

XII 28-17/41

Bund Deutscher Osten

Bundesleitung

2918

Assessor Benninghaus

Lagebuch Nr. I / 4706/41 B/P.
(Zei Beantwortung angeben)



Berlin B 30, den 15. August 1941.
Moltkestraße 46
Ruf: 25 09 14
Bankkonto: Deutsche Girozentrale, Berlin, Nr. 2209
Postfachkonto: Berlin 658 39

Betrifft Neues BDO-Schrifttum.

Herrn
Oberregierungsrat Dr. G i e s

P r a g
Czernin Palais

Sehr geehrter Parteigenosse Gies !

Zwei volkspolitische Neuerscheinungen, die gerade im Augenblick von besonderem Interesse sind, erlaube ich mir, Ihnen in der Anlage zu überreichen.

Die Schrift über die Ukraine erschien vor zwei Jahren zum ersten Male unter besonderer Berücksichtigung der Westukraine. Mit der Neubearbeitung, die einer Neuerscheinung gleichkommt, ist eine sehr eindrucksvolle Karte verbunden.

Die Schrift über den deutschen Anteil an der Entwicklung der Letten und Esten setzt die Reihe der Zusammenstellungen über den selbstlosen deutschen Einsatz bei fremden Völkern und Stämmen fort, die mit der Schrift von Herrn Dr. Bittner, Prag, über den deutschen Anteil an der Volkwerdung der Tschechen begonnen wurde.

Ich hoffe, dass ich Ihnen in nicht zu ferner Zeit weiteres neues volkspolitisches Material zuleiten kann.

Heil Hitler !

2 Anlagen



25 16

11. Juli 1941.

12. VII. 1941
1. Vermerk:

Ein Exemplar der Broschüre "Amerika" befindet sich im Besitz von $\frac{1}{4}$ -Gruppenführer Frank.

Broschüre "Amerika".

Dort.Schreiben vom 26.v.M. - ohne Zeichen an $\frac{1}{4}$ -Gruppenführer Frank.

12. VII. 1941
2. An die

Deutsche Buch-Vertriebsstelle,
Berlin-Lichterfelde,
Hindenburgdamm 33.



Hiermit bestätige ich den Eingang von drei Exemplaren der Broschüre "Amerika".

22018

Heil Hitler!

h.

$\frac{1}{4}$ -Obersturmbannführer.

26.11
11. Juli 1941.

Broschüre "Amerika".

Schreiben der Deutschen Buch-Vertriebsstelle vom
26.v.M. - ohne Zeichen an H -Gruppenführer Frank.
Dort. Zeichen O.Kdo. II WE (2) Nr. 263 - 41.

12. VII. 1941
3.

An den
Reichsführer- H und Chef der Deutschen Polizei,
B e r l i n N W 7.
Unter den Linden 74.

Hiermit bestätige ich den Eingang von drei Exemplaren
der Broschüre "Amerika".

18618

H e i l H i t l e r !

h.

H -Obersturmbannführer.

24 18

14. VII. 1941
SD 6088/4;

4. G.R. mit 3 Anlagen

SD-Leitabschnitt Prag		Am. 3/4
1400	1. 5. JULI 1941	
Bearbeiter: E	Richtzeichen:	

1/4-Obersturmbannführer Böhme,
Prag,
=====

zur Entnahme eines Exemplares der Broschüre "Amerika"
übersandt.



H e i l H i t l e r !

32518

1/4-Obersturmbannführer.

5. Alsdann z.d.A. (Archiv).

An die
Höheren SS-u. Polizeiführer
P r a g

Der Höhere - und Polizeiführer in Böhmen und Mähren.			
13-			
Eingang am: - 8. VII. 1941			Anlg.: 3
Führer	Stabsf.	1st.	Bearb.

28
15

Auf Anordnung des Chefs der Deutschen Polizei überreichen wir
Ihnen 3 Exemplare der Broschüre "Amerika".

Den Eingang der Broschüren bitten wir uns und dem Reichsführer
SS und Chef der deutschen Polizei im Reichsministerium des
Innern Berlin NW 7, Unter den Linden 74, mit Aktenzeichen O.Kdo.
II W E (2) Nr. 263-41 zu bestätigen.

28618

Berlin-Lichterfelde, den 26.6.1941
Hindenburgdamm 133

Hof

Heil Hitler!
Deutsche
Buch-Vertriebsstelle
Kurt Hofmeier

W. Hofmeier