

## Conclusion

The revival of the Liberal party at the beginning of the 20<sup>th</sup> century had two main aspects. Firstly, it was an exchange of political generations, which lasted since the 1880s. This factor appeared as essential, because it was naturally accompanied by a slow shift in politics and by reconsideration of some outdated late-Victorian dogmas. According to the process, the Liberal party was able to offer electors some new perspectives and views that were to react to acute problems of society. They made up a new agenda thus, to which Unionists were not able to answer adequately and from which was growing up Liberal enthusiasm for welfare reforms.

The second aspect was represented by political mistakes of the Unionists that helped to reunite and consolidate the Liberal party on the background of collective resistance to Unionist measures. Unionists offered Liberals, struggling since the 1890s with different views on foreign and colonial policy, an opportunity to reunite and to put aside controversial topics of the day that had a dividing effect on party structures. Influential frictions within the Liberal Party, as Liberal Imperialists, were therefore appeased quickly. The reason was that it did not appear a foreign issue, which would have a potential to split up the party again. It did not appear because main political themes concerned controversial domestic issues. These, controversial domestic reforms caused that the process of disintegration within the Liberals stopped and started their joint and collective defence of Liberal principles both outside and inside the party. Issues as the education reform, the imperial preference, licensing reform and Chinese slavery attacked Liberal and Nonconformist creed to such an extent, that they often helped to surmount or even erase personal disgust between the Liberals and to create strong constructive opposition with a new political agenda. This was the background and a keystone of the Liberal landslide victory in general election at the beginning of 1906.

## Die letzten zwanzig (normalen) Monate der tschechoslowakisch-deutschen Handels- und Verkehrsbeziehungen (Januar 1937–September 1938)<sup>1</sup>

IVAN JAKUBEC

Die Jahre 1937–1938 gehören im Rahmen der tschechoslowakisch-deutschen Beziehungen zu den dynamischen (die Münchener Konferenz ausgenommen), voller offizieller Kontakte ohne Rücksicht auf die unterschiedlichen politischen und ideologischen Standpunkte beider Staaten, bzw. ihrer Regierungsvertreter. In diesem Zeitraum wurde sogar eine Reihe langjährig verhandelter Kompromisse, Abkommen und Verträge beschlossen. Zugleich zeigen diese Verhandlungen, wie die tschechoslowakischen und deutschen Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen geknüpft wurden. Die kurze Übersicht über die bedeutendsten Verhandlungen bildeten Inhalt dieses Beitrages.

Die Bedeutung Deutschlands vergrößerte sich wirtschaftlich und verkehrsmässig für die Tschechoslowakei, besonders nach dem „Anschluss“ Österreichs im März 1938. Betrachten wir jetzt den tschechoslowakisch-deutschen und tschechoslowakisch-österreichischen Handel in den letzten vor der Münchener Konferenz Jahren 1936 und 1937.<sup>2</sup>

1) Dieser Beitrag entstand im Rahmen des Projektes GAČR 409/09/H024 Die Rolle des Staates in der deutschen Wirtschaft des 20. Jahrhunderts.

2) The National Archives Kew (NA Kew), Foreign Office (FO), vol. 371/21579, No C3500/1938, Czechoslovak Trade with Germany and Austria.

### Der tschechoslowakische Export nach Deutschland und Österreich in den Jahren 1936-1937 in Mill. Kč

	1936	1937
Insgesamt Export	8,036	11,972
Nach Deutschland (ohne Seehäfen)	1,169	1,645
Nach Deutschland (ohne Seehäfen) (%)	14,5	13,7
Nach Deutschland (mit den Seehäfen)	1,230	1,800
Nach Deutschland (mit Seehäfen) (%)	15,3	15,0
Nach Österreich	716	877
Nach Österreich (%)	9	7,3
Insgesamt nach Deutschland (mit den Seehäfen) und nach Österreich	1,950	2,680
Insgesamt nach Deutschland (mit den Seehäfen) und nach Österreich (%)	24,3	22,3

### Der tschechoslowakische Import nach Deutschland und Österreich in den Jahren 1936-1937 in Mill. Kč

	1936	1937
Insgesamt Import	7,915	10,980
Aus Deutschland (ohne Seehäfen)	1,385	1,699
Aus Deutschland (ohne Seehäfen) (%)	17,5	15,5
Aus Deutschland (mit den Seehäfen)	1,835	1,904
Aus Deutschland (mit den Seehäfen) (%)	23,2	17,3
Aus Österreich	355	457
Aus Österreich (%)	4,5	4,2
Insgesamt aus Deutschland (mit den Seehäfen) und aus Österreich	2,19	2,36
Insgesamt aus Deutschland (mit den Seehäfen) und aus Österreich (%)	27,7	19,66

Quelle: The National Archives Kew, Foreign Office, vol. 371/21579, No C3500/1938, Czechoslovak Trade with Germany and Austria, p. 228; Československá statistika, Reihe III, Bd. 147, Praha 1936 und Bd. 154, Praha 1937.

Die eingeführten Tabellen ergeben ein interessantes Bild. Ohne Zweifel stellte Deutschland für die Tschechoslowakei den bedeutendsten Handelspartner seit der Mitte zwanziger Jahre dar. Deutschland und Österreich waren im Jahre 1936 Partner für einen Viertel des tschechoslowakischen Exports und mehr als einen Viertel des Importes. Nur ein Jahr später waren, obwohl

in den absoluten Ziffern gestiegen, in Prozent ausgedrückt Export wie Import um einen Fünftel gesunken. In den amtlichen tschechoslowakischen Statistiken wurden deutsche (auch italienische und polnische) Seehäfen als selbständige Handelsstaaten behandelt. Sachlich und statistisch korrekt waren die Angaben für Deutschland einschließlich der Seehäfen.

In der Struktur des Außenhandels spiegelte sich das gegenseitige Interesse beider (ursprünglich drei) Ökonomien. Den Export nach Deutschland bildeten folgenden Handelswaren: 43 % gefertigte Ware, 18 % Getreide und weitere landwirtschaftliche Produktion, 39 % Kohle und Holz nicht oder nur teilweise bearbeitet. Den Import aus Deutschland stellte diese Ware dar: 11 % Kohle, 68 % gefertigte Ware, 21 % Rohstoffe und Halbfabrikate. Anders sah das Verhältnis mit Österreich aus. Den Export nach Österreich bildeten: 23 % Kohle, 13 % Wollgarn und Stückware, 15 % Obst, Gemüse, Blumen und weitere landwirtschaftliche Produktion, 20 % Baumwolle-, Silk- und Leinenware, 29 % chemische Ware, Glas und weitere gefertigte Ware. Den Import aus Österreich bildeten Eisenerz, Abfall, Eisenware teilweise bearbeitet, Woll-, Baumwolle- und Kunstsilkstückware und Garn, elektrische Maschinen, Leder und verschiedene gefertigte Ware.<sup>3</sup>

Im Jahr 1937 fanden wichtige Wirtschaftsverhandlungen statt. Vom Standpunkt der internationalen Verkehrsproblematik handelte es sich um die Revision der Elbe-Schiffahrtsakte, vom Standpunkt der bilateralen Problematik um das Eisenbahnabkommen. Selbstverständlich war die Verkehrsproblematik wichtig für die in den Verhandlungen um den Abschluss des neuen Wirtschaftsvertrag, der das Abkommen von 1920 ersetzen sollte.

Zunächst zur Frage der Revision der Elbe-Schiffahrtsakte (sog. *modus vivendi*). An der Arbeit über die Revision nahm im Unterschied zur Ausarbeitung der Elbe-Schiffahrtsakte nach dem Ersten Weltkrieg diesmal auch Deutschland teil, und zwar ganz gleichberechtigt. Nach den bilateralen Verhandlungen im deutschen Bad Elster im August 1936 wurde die Endversion beschlossen. Dieser „modus vivendi“ sollte in der Internationalen Elbekommission (Commission Internationale de l'Elbe, CIE) am 24. November 1936 paraphiert sein. Er bedeutete eine weitgehende Regelung des bisherigen Elberechtes. Die CIE verlor fast alle Kontrollfunktionen, die durch bilaterale Abkommen ersetzt wurden.<sup>4</sup> Gemäß der Anmerkung des Reichsministers

3) Ebenda, S. 229.

4) Hans BÖHME, *Die Völkerrechtliche Stellung der Elbe unter besonderer Berücksichtigung der Situation nach dem zweiten Weltkrieg*, Diss. der Universität zu Erlangen, 1959, S. 60-61.

der Auswärtigen Konstantin von Neurath für den Staatssekretär und Chef der Reichskanzlei H. Lammers vom 27. Oktober 1936 wurden die Vorbereitungen zum Unterzeichnen des „modus vivendi“ positiv beurteilt.<sup>5</sup> Zugleich kam es zu markanten Verschiebungen auf der deutschen politischen Szene. A. Hitler dachte nicht mehr an eine Revision der Schiffsahrtsakte. Am 7. November 1936 schrieb H. Lammers dem Reichsminister der Auswärtigen an K. von Neurath: „Der Führer und Reichskanzler ist mit der bisherigen Behandlung der durch das Versailler Diktat internationalisierten Ströme nicht einverstanden. Der Führer hat mitgeteilt, er habe Ihnen, Herr Reichsminister, bereits vor längerer Zeit seine Absicht kundgetan, im geeigneten Augenblick alle durch das Versailler Diktat geschaffenen Bindungen für die deutschen Ströme als gegenstandslos aufzukündigen; alsdann könne man mit den beteiligten Mächten über den weiteren modus vivendi verhandeln; das Deutsche Reich würde in solchen Fällen an nichts gebunden sein und, soweit es Zugeständnisse macht, als der gebende Teil erscheinen.“<sup>6</sup> Die revidierte Akte sollte seit dem Anfang 1937 in Kraft treten.

Zu der geplanten Unterzeichnung der revidierten Elbe-Schiffsahrtsakte kam es damals nicht, weil schon am 14. November 1936 die deutsche Regierung in einer Note an 15 europäische Staaten erklärte, „dass sie die im Versailler Vertrag enthaltenen Bestimmungen über die auf dem deutschen Gebiet befindlichen Wasserstraßen und die auf diesen Bestimmungen beruhenden internationalen Stromakten nicht mehr als für sich verbindlich anerkennt“.<sup>7</sup> Dr. Ernst Eisenlohr, der deutsche Gesandte in Prag, erklärte bei der Überreichung der Note an den tschechoslowakischen Außenminister Kamil Krofta, „dass die Geltung des deutsch-tschechoslowakischen Abkommens betreffend die tschechoslowakischen Freihafenzonen in Hamburg und Stettin vom 2.11. 1929 durch den Inhalt der deutschen Note nicht berührt werde“.<sup>8</sup>

5) Anmerkung der Herausgeber. Akten zur deutschen auswärtigen Politik 1918–1945 (weiter nur ADAP), Serie C, Bd. VI/I, Göttingen 1981, S. 43.

6) Der Staatssekretär und Chef der Reichskanzlei Lammers an den Reichsminister des Auswärtigen Freiherrn von Neurath, z.Z. Berchtesgaden, Mitterbachleben, 7.11. 1936. In ADAP, Serie C, Bd. VI/I, 1981, Dokument Nr. 18, S. 45.

7) Deutsche Note vom 14. November 1936, in RGBl. 1936, II. Teil, Nr. 43, S. 361–362.

8) Unterhauserklärung des britischen Außenministers Eden vom 16. November 1936. In Fritz BERBER (Hg.), *Das Diktat von Versailles. Entstehung - Inhalt - Zerfall. Eine Darstellung in Dokumenten*, Essen, 1939, S. 1482.

Die deutsche Note vom 12. Dezember 1936 an den tschechoslowakischen Außenminister (Nr. A II c3) wiederholte die Versicherung über die Gültigkeit des Abkommens vom 2. November 1929 zum tschechoslowakischen Pachtgelände. Trotzdem ersuchte die tschechoslowakische Regierung in ihrer Note vom 18. Mai 1937 (Nr. 441/37) die deutsche Regierung um die Anerkennung der im Jahre 1929 beschlossenen Verträge. Diese war die deutsche Regierung bereit einzuhalten, jedoch nicht als Äußerung des Versailler Vertrages.<sup>9</sup>

Obwohl die deutsche Note vom Jahre 1936 das Ende der Internationalisierung der Wasserströme auf dem Gebiet Deutschlands bedeutete, blieben die bisherigen polizeilichen und schiffahrtstechnischen Anordnungen in Kraft. Aber gewisse Bedenken blieben. Die tschechoslowakische Regierung dachte sogar über ein bilaterales Abkommen nach. Darüber sprach der Generalkonsul und Vertreter des tschechoslowakischen Pachtgeländes in Hamburg, Krbec, mit Köhn, dem Leiter der Behörde für Handel, Schiffsahrt und Gewerbe Köhn am 3. Februar 1937.<sup>10</sup> Für den Hamburger Senat war angesichts der Bedeutung des tschechoslowakischen Verkehrs für Hamburg der tschechoslowakische Vorschlag akzeptabel,<sup>11</sup> nicht aber für die Reichsregierung.

Ein weiteres tschechoslowakisch-deutsches „Wasser-“ Thema stellte das Projekt des Donau-Oder-Kanals dar. Darüber diskutierte man während der gesamten Zwischenkriegszeit, aber ohne Erfolg. Doch Ende der dreißiger Jahre informierte der deutsche Gesandte in Prag, Eisenlohr, in einem Politischen Bericht vom 17. Oktober 1936,<sup>12</sup> dass das Projekt vielleicht zu realisieren sei. Das stand im Zusammenhang mit dem Besuch der Vertreter der tschechoslowakischen Zentralstelle der Handels- und Gewerbekammer an der Spitze mit seinem Präsidenten Dr. Jan Třebický bei der schlesien-

9) Der Reichsminister der Finanzen an Reichs- und Preußisches Verkehrsministerium, Berlin 26.8. 1937, Bundesarchiv (weiter nur BA Berlin), R 5/226, Nr. S9v2985/37, S. 3; Abschrift, Verbalnote BA Berlin, R5/226, Nr. W IX Sch 3011/37, S. 2.

10) Abschrift. Aktenvermerk, Hamburg 3.2. 1937, BA Berlin, R5/226, Anlage zur Nr. S9v470/37; vgl. dazu Abschrift. Aktenvermerk, Hamburg 3.6. 1937, BA Berlin, R5/226, Nr. V 2139/37; Abschrift. Aktenvermerk, Hamburg 3.2. 1937, Staatsarchiv Hamburg (weiter nur SA Hamburg), Nr. 371-8II, SIH 1.9.5.23, Bl.1, S.1.

11) Reichsstatthalter in Hamburg an Reichs- und Preußisches Verkehrsministerium, Hamburg 6.2. 1937, BA Berlin, R5/226, Nr. S9v470/37.

12) Nr. 614. Der Gesandte in Prag Eisenlohr an das Auswärtiges Amt, Prag 17.10. 1936. ADAP, Serie C, Bd.V/2, 1977, S. 1033.

schen Industrie- und Handelskammer in Breslau (Wrocław) am 18. Februar 1937.<sup>13</sup> Paradox wurde die Problematik des Kanalaufbaus erst nach dem Münchener Abkommen.

Auch der Eisenbahnverkehr war Gegenstand internationaler Abkommen. Am 10. Februar 1937 wurde endlich das tschechoslowakisch-deutsche Eisenbahnabkommen ratifiziert. So endete eine sehr langjährige Etappe, die ihren Anfang schon im Jahre 1925 nahm. Obwohl der tschechoslowakisch-deutsche Eisenbahnverkehr keine ernsthaftige betriebstechnischen Probleme aufwies, sah man die Notwendigkeit, einige alte technisch-betriebliche provisorische Abstimmungen zu beseitigen. Das Abkommen trat am 25. Februar 1937 in Kraft. Aber zu einer Realisierung des Abkommens kam es de facto nicht.<sup>14</sup>

Die tschechoslowakisch-deutschen Verhandlungen betrafen auch den Luftverkehr. Während des Jahres 1937 kam es zu bedeutenden Verschiebungen im gegenseitigen tschechoslowakisch-deutschen Luftverkehr. Es handelte es sich um den Nachtrag zu dem tschechoslowakisch-deutschen Abkommen über den Luftverkehr vom 22. Januar 1938 zum Abkommen vom 22. Januar 1927.<sup>15</sup> Dieser Nachtrag wurde am 24. März 1937 in Berlin unterzeichnet und ermöglichte die Errichtung regelmäßiger Fluglinien in Zweitstaaten oder Überflugrechte ausschließlich aufgrund von Abkommen der obersten Ämter für Flugwesen.

Der „Anschluss“ Österreichs an Deutschland im März 1938 rief eine ganze Reihe der Verhandlungen über die Zukunft der bisher mit Österreich beschlossenen Abkommen hervor, ähnlich wie die Spekulation über die weitere politische, aber auch wirtschaftliche und Verkehrsentwicklung. Im Wirtschaftsgebiet erweiterte sich die Gültigkeit der Clearing-Verrechnung mit Deutschland ab 1. Juni 1938 auf das Territorium des ehemaligen Österreichs. Clearing, ein Produkt der Wirtschaftskrise der dreißiger Jahre, war für die

Tschechoslowakei sehr ungünstig hinsichtlich des Ankaufs von Rohstoffen und Halbfabrikaten auf den freien (Devisen-) Märkten und des Verkaufs auf Märkten mit unstabilen Devisenverhältnissen, wegen der „Blockierung“ auf dem Verrechnungskonto, bzw. dem Kompensations-(Kontingents-) Konto.<sup>16</sup> Die letzte Regelung des gegenseitigen tschechoslowakisch-deutschen Clearings vor der Münchner Konferenz stellte die Ratifizierung am 25. März 1938 dar, rückwirkend zum 1. Januar 1938<sup>17</sup>, es ging dabei also um Erweiterung der Gültigkeit des Vertrages auf das Gebiet des ehemaligen Österreichs.<sup>18</sup>

Das definitive Abkommen über den Transit der schlesischen Kohle durch das tschechoslowakische Territorium in das ehemalige Österreich erwartete man für das letzte Viertel 1938. Die folgenden tschechoslowakisch-deutschen Verhandlungen fanden dann im Juni 1938 in Berlin statt.<sup>19</sup> Den Grund bildete der internationalen Presse zufolge (Basler Nachrichten, Natio-

---

16) Zur Problematik des tschechoslowakisch-deutschen Clearinghandels vgl.: Eduard KUBŮ, *Hospodářský konflikt mezi Československem a Německem z března 1933. (K historii československo-německého clearingů)*, in Boris BARTH, Jozef FALTUS, Jan KŘEN, Eduard KUBŮ (eds.), *Konkurence i partnerství. Německé a československé hospodářství v letech 1918–1945*, Praha 1999, S. 249–270; ders., *Der Wirtschaftskonflikt zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland im März 1933. Zur Geschichte des tschechoslowakisch-deutschen Clearings*, in Boris BARTH, Jozef FALTUS, Jan KŘEN, Eduard KUBŮ, *Konkurrenzpartnerschaft. Die deutsche und die tschechoslowakische Wirtschaft in der Zwischenkriegszeit*, Essen 1999, S. 216–235.

17) NA Kew, FO, vol. 371/21579, No C5764/1938, German-Czechoslovak Clearing Agreement.

18) NA Kew, FO, vol. 371/21579. No C4569/1938, Protocol extending German-Czechoslovak Clearing Agreement, 10th November, 1937, to Austria. Dazu vgl. die Bekanntmachungen über den Clearingverkehr des tschechoslowakischen Finanzminister: Nr. 32/1932, vyhláška ministra financí (10) ze dne 26. února 1932, o platech za zboží ve styku s Německem; Nr. 46/1933, vyhláška ministra financí (24) ze dne 7. března 1933 převodech platů do Německa; Nr. 57/1933, vyhláška ministra financí ze dne (26) ze dne 12. dubna 1933, o úpravě platů za zboží ve styku s Německem; Nr. 131/1934 vyhláška ministra financí (38) ze dne 7. července 1934 o převodu platů mezi Československem a Německem (vyjma platů za zboží); Nr. 196/1934, vyhláška ministra financí (42) ze dne 19. srpna 1934 o platech mezi Československem a Německem za zboží; Nr. 61/1937, vyhláška ministra financí (83) ze dne 29. dubna 1937 o převodu platů mezi Československem a Německem (vyjma platů za zboží); Nr. 62/1937, vyhláška ministra financí (84) ze dne 29. dubna 1937 o platech mezi Československem a Německem za zboží.

19) NA Kew, FO, vol. 371/21579, No C6771/1938, German-Czechoslovak commercial negotiations.

---

13) Industrie- und Handelskammer Breslau an Ministerrat Dr. Clodius, Breslau 17.3. 1937, Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (weiter nur PA-AA Berlin), R 111551, Bd. 1, Nr. WSIS.E.2401/37.

14) Ausführlicher vgl.: Ivan JAKUBEC, *Die Destruktion Mitteleuropas - Die Verkehrssituation nach dem Ersten Weltkrieg*, Prague Papers on the History of International Relations, 2009, S. 559–568.

15) NA Kew, FO, vol. 371/21759, No C3310/1938, Czechoslovak-German agreement regarding Amendment of Air Traffic Agreement, of 22nd January, 1937; vgl. dazu ebenda, No C5528/1938, Supplement to Czechoslovak-German Air Convention of January, 22nd, 1927.



nal Zeitung) die Problematik des Transits der deutschen schlesischen Kohle in das ehemalige Österreich. Es handelte sich um die Reduzierung im Vergleich mit 1937 um 40 % (1,28 Mill. t Kohle, 226 000 t Koks und 46 000 Lignite). Die Verhandlungen wurden am Ende August in Prag fortgesetzt und dann auf Mitte Oktober vertagt.<sup>20</sup> Diese Verhandlungen wurden auch von Londoner Foreign Office beobachtet. Im Brief vom 15. September 1938 schrieb der Finanzminister F. Leith Ross an R. Vansittart, dass man der Tschechoslowakei angesichts des von Deutschland ausgeübten Drucks (Transport der schlesischen Kohle außerhalb des Territoriums der Tschechoslowakei in das ehemalige Österreich) eine Anleihe gewähren könne (Anteil 24,5 %).<sup>21</sup>

Die „Endbilanz“ des tschechoslowakisch-österreichischen Handels zog die deutschsprachige „Prager Presse“.<sup>22</sup> Nach diesem Blatt hielt Deutschland status quo wahrscheinlich bis zum 1. Oktober oder bis Ende des Jahres 1938 ein. Die damalige deutsche Wirtschaftspolitik hatte gemäß der Prager Presse Interesse an den tschechoslowakischen Rohstoffen, während umgekehrt die Halbfabrikate aus dem ehemaligen Österreich Ausfuhrbeschränkungen unterworfen werden sollten; die Tschechoslowakei müsse mit dem Anstieg der Güterbahntarife rechnen, besonders im Transit über Österreich. Der letzte Nachtrag zum Wirtschaftsabkommen vom 1920 vor der Münchner Konferenz ist auf den 26. August 1938 datiert, und zwar bis zum 31. August 1939.<sup>23</sup> In der Sammlung der Gesetze und Verordnungen der ČSR erschien als Regierungsbekanntmachung Nr. 170/1938 vom 2. September 1938.

Vom Verkehrsstandpunkt aus bedeutete der „Anschluss“ Österreichs eine merkliche Verschlechterung der Verkehrs-, Tarif-, und Wirtschaftslage der Tschechoslowakei, denn nun kontrollierte ein einziger Staat den tschechoslowakischen Export nach West- und Südeuropa (einschließlich des italienischen Seehafens Triest). Alle österreichischen Tarife, die für die Tschechoslowakei galten, wurden mit Ausnahme (Deutschlands Rücksicht auf die italienischen Wirtschafts- und Verkehrsinteressen) des sog. Triester Tarifs (Adriatarifs) aufgehoben. Auf die Möglichkeit der Unterbindung des tschechoslowakischen Transits nach dem Anschluß über Wien und zugleich auf die Bemühung der Hamburger Vertreter um Gewinn des

ehemaligen österreichischen Transits wies das tschechoslowakische Außenministerium im April 1938 hin.<sup>24</sup>

Mitte 1938 erschien die Durchsetzung deutscher Wirtschaftsinteressen gegenüber der Tschechoslowakei über die Verkehrspolitik wahrscheinlich. Schon in der geheimen Depesche des tschechoslowakischen Gesandten Vojtěch Mastný aus Berlin am 1. Juni 1938 an das Außenministerium in Prag wurde mit Fug befürchtet, dass „*Deutschland seinen wirtschaftlichen Druck auf die Tschechoslowakei zunehmend in Verkehrsfragen durchzusetzen bemüht sei*“.<sup>25</sup>

Im Zusammenhang mit der Verschärfung der gegenseitigen tschechoslowakisch-deutschen Beziehungen informierte Ende Sommer 1938 der Leiter der Wirtschaftspolitischen Abteilung im Auswärtigen Amt Emil Karl Joseph Wiehl in einer bemerkenswerten Note vom 3. September 1938 den Reichsverkehrsminister.<sup>26</sup> Die als „geheim“ bezeichnete trägt den Untertitel „Wirtschaftliche Maßnahmen gegen die Tschechoslowakei“. Diese Maßnahmen betrafen auch den Verkehr. Im Falle „des offenen Wirtschaftskampfes“ konnte Deutschland durch seine geographische Lage die Elbe-Schiffahrt nach Hamburg, die Oder-Schiffahrt nach Stettin, den Eisenbahntransit nach Italien (nach Triest), die Schweiz, Frankreich, Belgien, Niederlanden und Dänemark blockieren. So werde ungefähr 60 % des tschechoslowakischen Exportes „gesperrt“. Wiehl betonte: „*Wenn Polen und Ungarn sich an der Sperre nicht beteiligen, bleibt also ihre Wirksamkeit auf die 25 % der tschechoslowakischen Gesamtausfuhr beschränkt, die nach Italien, Schweiz, Frankreich, Belgien, Holland gehen.*“<sup>27</sup> Zugleich machte er darauf aufmerksam, dass die außenpolitischen Konsequenzen ungünstig für Deutschland durch einseitige Verletzung der multilateralen und bilateralen Verträge seien. Wiehl nannte

20) NA Kew, FO, vol. 371/21579, No C9552/1938, German-Czechoslovak commercial negotiations.

21) NA Kew, FO, vol. 371/21579, No C9864/1938, German-Czechoslovak commercial negotiations.

22) NA Kew, FO, vol. 371/21579, No C5604/1938, Czechoslovak Trade with former Austria.

23) NA Kew, FO, vol. 371/21579, No C10431/1938, German-Czechoslovak commercial relations.

24) Archiv des Außenministeriums der Tschechischen Republik (Archiv Ministerstva zahraničních věcí, weiter als AMZV), IV. Sektion, K. 205, U. 11. Dopravní věci, Praha 6. 4. 1938, Nr. 46 441/1938.

25) AMZV, Politische Berichte Berlin, Nr. 99 I, Berlin 1. 6. 1938, S 3; Tajná zpráva vyslanec V. Mastného MZV o hospodářském nátlaku Německa na ČSR po událostech 21. a 22. května, Berlin, 1. Juni 1938, in Růžena HLUŠIČKOVÁ aj., *Protifašistický a národně osvobozenecký boj českého a slovenského lidu 1938-1945. Edice dokumentů*, I. Teil, 1. Bd., Praha, 1979, Dok. Nr. 247, S. 105.

26) Aufzeichnung des Leiters der Wirtschaftspolitischen Abteilung, Wiehl, Berlin 3.9. 1938, ADAP, Serie D, Bd. II, Baden-Baden 1950, Dokument Nr. 427, S. 550-553.

27) Ebenda, S. 551.

unter den Maßnahmen formeller Aufrechterhaltung der Wirtschaftsbeziehungen die Möglichkeit, die Tschechoslowakei als Transitland auszuschalten. „So wurde bei dem Abkommen mit Polen vereinbart, dass wir zwar die 800.000 t Kohle jährlich, die Polen bisher an Österreich lieferte, weiter beziehen, dass diese Kohlen aber nicht mehr wie bisher durch die Tschechoslowakei nach Österreich transportiert, sondern an der deutsch-polnischen Grenze in Schlesien abgenommen werden.“<sup>28</sup> Der Ausfall für die Tschechoslowakei sollte ungefähr 20–25 Mill. RM sein. In diesem Zusammenhang führte Wiehl die Bemühung des Reichsverkehrsministeriums ein, bei den Tarifverhandlungen mit Polen und Südoststaaten die Tschechoslowakei zu umgehen. Wiehls Aufzeichnung endet mit folgenden Konstatieren: „Hierzu bedürfte es einer entsprechenden Mitteilung an das Reichsverkehrsministerium, Angesichts der Tatsache, dass, wie oben unter II b) ausgeführt. Solche Maßnahmen nur einen sehr geringen praktischen Erfolg versprechen, auf der anderen Seite jedoch gegen bestehende Verträge mit dritten Ländern verstießen und deshalb zu Schwierigkeiten mit diesen Ländern führen würden, wird es sich empfehlen, auch weiterhin von ihnen abzusehen.“<sup>29</sup> Wiehls Note beweist im Grunde indirekt den Erfolg der tschechoslowakischen Verkehrs-, bzw. Verkehrstarifpolitik, besonders ihre Bemühung um ein Maximum an Verkehrsmöglichkeiten für den tschechoslowakischen Export und Import.

Die politische Lösung von Hitlers Ambitionen gegen die Tschechoslowakei und die nachfolgenden Verhandlungen in München vom 29.–30. September 1938 hatten ihr Vorspiel im Verkehrsbereich, bzw. in der Verkehrsblockade der Tschechoslowakei. Schon am 22. September 1938 wurde der Eisenbahnbetrieb auf den zehn Bahnlinien zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei eingestellt und ab 24. September 1938 wurde der gegenseitige Einbahnbetrieb ganz eingestellt.<sup>30</sup> Ähnlich wurde eine Woche vor den Verhandlungen in München (22. September) Elbeschiffahrt in die Tschechoslowakei gestoppt (Elbekartell).<sup>31</sup> Nur der Betrieb bei der Tschechoslowakischen Elbe-Aktiengesellschaft verlief „normal“.

## Schluss

Im Zeitraum 1937–1938 standen die Wirtschafts- und Verkehrspolitischen Verhandlungen im Gegensatz zur politischen Entwicklung: es war im Grunde Etappe der sachlichen Verhandlungen, einstweilen ohne politischen Druck und im konstruktiven und rationalen Geiste. Wir können diese Etappe sogar als dynamisch und zugleich relativ ruhig bezeichnen. In der Tat kam es zu Andeutungen der Änderung der Haltung Deutschlands gegenüber der Tschechoslowakei schon seit der Mitte dreißiger Jahre. Als Wendepunkt können wir die Bemühung um die Ablehnung des vereinbarten Kompromisses durch Deutschland der Elbe-Schiffahrtsakte im November 1936 bezeichnen. Es gelang nicht, das neue schon seit Mitte zwanziger Jahre verhandelte tschechoslowakisch-deutsche Wirtschaftsabkommen abzuschließen. Gleichzeitig können wir diese Etappe als Übergangsperiode werten, weil die Wirtschafts- und Verkehrsfolgen des Österreichischen Anschlusses verhandelt wurden und Deutschland sich auf die „Endverrechnung“ mit der Existenz des Tschechoslowakischen Staates vorbereitete. Die zitierten britischen Quellen zeigen, dass das Foreign Office die Lage in Mitteleuropa sehr aufmerksam beobachtete, besonders die Ambitionen Deutschlands in Wirtschafts- und Verkehrspolitischer Hinsicht.

28) Ebenda, S. 552.

29) Ebenda, S. 553.

30) Ivan JAKUBEC, *Die Transformation der tschechoslowakischen Verkehrsinfrastruktur im Jahre 1918 und 1938. Der Versuch eines Vergleichs*, VŠE Praha, im Druck.

31) NA Kew, FO, vol. 371/21579, No C 10412/1938, German-Czechoslovak commercial relations.