

Tschechoslowakische (sudetendeutsche) Ingenieure beim Bau der Reichsautobahnen in der Zeit vor dem Münchner Abkommen¹

*Jan Štemberk**

Czechoslovak (Sudeten German) Engineers at the Construction of German Highways in time before the Munich Agreement

The article deals with design and construction of German highway of young graduates from German Technical University in Prague in the years 1935 to 1938. This strategy devised by professors of Prague German High schools (Tschermak-Seysenegg, Buntru, Wanke) should help with enforcement of unemployed Sudeten German graduates of civil engineering on the one hand and with rapprochement of Bohemian (Sudetenland) Germans with the national socialism in the German Reich on the other hand. The strategy was realized even in spite of initial opposition of German Ministry of War that refused to give employment to foreigners at the construction of German highways.

[German Technical University in Prague; Deutsche Studentenfürsorge; German Highway; Sudetenland Engineer]

Der Bau von Reichsautobahnen wurde in Deutschland in der zweiten Hälfte der 30-er Jahre zum Aushängeschild des nationalsozialistischen Regimes. Ab dem Beginn des Baus im Jahre 1934 bis 1942, als der Bau eingestellt wurde, wurden an die 4,000 km Autobahn gebaut.² Pro Jahr waren dies also durchschnittlich ca. 500 km. Es ist offensichtlich, dass ein

¹ Entstanden mit finanzieller Unterstützung des Ministeriums für Kultur der Tschechischen Republik im Rahmen des Projekts NAKI II *České století motorismu* (Das tschechische Jahrhundert des Motorismus) (DG18P02OVV051), das in den Jahren 2018–2022 von der Karlsuniversität, Fakultät für Geisteswissenschaften, dem Technischen Nationalmuseum und dem Technischen Museum in Brno umgesetzt wird.

* Karlsuniversität Prag, Fakultät für Geisteswissenschaften, Abteilung für Historische Soziologie; e-mail: jan.stemberk@fhs.cuni.cz

² W. KÖNIG, *Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne*, Stuttgart 2008, S. 175.

solches Tempo den Einsatz von sehr vielen Arbeitskräften erforderte, aber auch von technischen Fachleuten. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in der deutschen Wirtschaft nach Hitlers Machtergreifung eine starke Investitionspolitik gefahren wurde und der Bau der Autobahnen ganz sicher nicht die einzige „Aufbauaktivität“ des nationalsozialistischen Regimes darstellte, gelang es im Reich sehr bald, die hohe Arbeitslosigkeit zu beseitigen, darüber hinaus hatte man sogar mit einem Arbeitskräftemangel zu kämpfen.

Im tschechoslowakischen Umfeld orientierte sich die staatlich finanzierte Bautätigkeit überwiegend auf militärisch wichtige Bauten (Errichtung von Befestigungen, strategische Straßenbauten). Bei dieser Bautätigkeit wurden Unternehmer bevorzugt, die mit dem Mehrheitsvolk (Tschechen und Slowaken) verbunden waren, nur am Rande Angehörige der in der Tschechoslowakei lebenden Minderheiten. Dies garantierte national tschechoslowakischen Unternehmen Arbeit, half jedoch nicht den Unternehmen tschechischer Deutscher. Die zeitgleich langsamere Überwindung der Wirtschaftskrise führte in der Tschechoslowakei nicht zu einem so schnellen Rückgang der Arbeitslosigkeit wie im Falle von Deutschland. Junge Hochschulabsolventen fanden oft nur sehr schwer eine Stelle, was auch damals reflektiert wurde.

Gerade der Mangel an Arbeitskräften bei der Bautätigkeit in Deutschland und gleichzeitig die Arbeitslosigkeit unter den Absolventen der Deutschen Technischen Hochschule in Prag³ führten den Professor und damaligen Rektor der Deutschen Technischen Hochschule Alfred Buntru (1887–1974), Professor Josef Wanke (1886–1970) von der Abteilung für Ingenieurbauwesen Deutsche Technische Hochschule⁴ und den Professor für Psychologie an der medizinischen Fakultät der Deutschen Universität in Prag Armin Tschermak-Seysenegg (1870–1952) zu dem Gedanken, für sudetendeutsche Absolventen eines Baustudiums Arbeit beim Bau der Autobahnen im Reich zu suchen.

Über eine Hilfe für arbeitslose Absolventen von Hochschulen begann man in der Tschechoslowakei bereits im Jahre 1933 zu diskutieren. Eine konkretere Form profilierte sich im Jahre 1934 heraus, als am 1. März

³ Zur Entwicklung der Deutschen Technischen Hochschule vergleiche: M. TAYERLOVÁ et al., *Česká technika = Czech Technical University*, Praha 2004, S. 73ff.

⁴ Archiv Českého vysokého učení technického (im Weiteren nur AČVUT), Bestand Německá vysoká škola technická (im Weiteren nur NVŠT), Studijní programy 1928–1945, Vorlesungsverzeichnis Studien- und Studentenplan für das Jahr 1928/1929 bis 1938/1939.

Richtlinien verabschiedet wurden. Es kam zu einer Einführung von Arbeitsstipendien für arbeitslose Hochschulabsolventen in einer Höhe von 500 bis 600 Kč, das Ziel bestand nicht nur in der Förderung, sondern auch in dem Bemühen, den Absolventen Praxiserfahrung zu bieten, die ihnen half, eine feste Stelle zu bekommen. Formaler Garant des Projekts war die Ústřední matice školská (ab 1937 direkt das Ministerium für Schulwesen und nationale Aufklärung), mit der Ausführung wurde ein besonderes Aktionskomitee betraut, dem Dr. Kamil Krofta (1876–1945) vorsaß. Im Komitee wirkten auch Vertreter von Hochschulen, unter ihnen zu finden sind auch Armin Tschermak-Seysenegg und Prof. Josef Wanke. Dem Aktionskomitee sendeten verschiedene öffentliche Institutionen ihre Anforderungen, gleichzeitig meldeten sich dort Interessenten für ein Stipendium. Stipendien wurden nicht für die Arbeit im privaten Sektor erteilt.⁵

Für das Programm konnten sich selbstverständlich alle Absolventen tschechoslowakischer Hochschulen ohne Ansehen der Nationalität melden. Vonseiten der deutschen Studenten verzeichnete man ein geringeres Interesse. An der Anzahl der Bewerber beteiligten sich bis 1937 nur ca. 11% (insgesamt 96 Personen). Die Erklärung seitens des Schulministeriums, der Grund dafür liege in einer höheren Beschäftigungsquote von Absolventen deutscher Nationalität, ist nicht sonderlich überzeugend. Aus der Anzahl der Bewerber um ein Arbeitsstipendium wurden durchschnittlich ca. 58% befriedigt, doch im Falle von Bewerbern deutscher Nationalität lag die Quote bei 70.8% (68 Personen).⁶ Das geringere Interesse von deutscher Seite kann auch durch die Überlegung gekommen sein, dass die Chance auf Erfolg nicht groß sei, denn öffentliche deutsche Institutionen gab es deutlich weniger.

Die Absicht dieser unterstützenden Aktion wurde im Jahre 1934 präsentiert, doch in den folgenden Jahren lief sie, obwohl sie weitergeführt und ihre Bedeutung betont wurde, mit Rücksicht auf fehlende finanzielle Mittel ohne stärkere Werbung. Dies kann auch der Grund dafür gewesen sein, warum die Anzahl der Interessenten nicht sonderlich hoch war und sich die Informationen eher auf nichtoffiziellen Wege verbreiteten. Prof. Tschermak-Seysenegg als Mitglied des Aktionskomitees hatte somit einen

⁵ Národní archiv Praha (im Weiteren nur NA), Bestand Ministerstvo školství a národní osvěty (im Weiteren nur MŠANO), K. 4129, Organisaace akce pro podporu nezaměstnané inteligence.

⁶ Ebenda.

Überblick über den Plan und die Probleme bei seiner Umsetzung und ebenso mit dem relativ niedrigen Stipendium, das einem Absolventen keinen anständigen Lebensunterhalt sichern konnte, wenngleich die Stipendienhöhe auf bis zu 700 Kč monatlich ansteigen konnte und „*seine Höhe [wird] Fall zu Fall gemäß den Vermögens- und sozialen Verhältnissen der Gesuchsteller bestimmt*“ wurde.⁷ Dies kann zusammen mit dem Wissen um die Lage in Deutschland und einer gewissen Faszination von Prof. Tschermak-Seysenegg für die neuen Verhältnisse, die in Deutschland nach 1933 eintraten, zu der Absicht geführt haben, für Absolventen der Prager Deutschen Technischen Hochschule Praktika in einem sehr modernen Bereich der Bauingenieurstätigkeit, der zweifelsohne Perspektive hatte, beim Autobahnbau zu suchen.

Die Absicht, beim Bau der Reichsautobahnen Absolventen der Deutschen Technischen Hochschule einzusetzen, tauchte im Februar 1935 auf. Dieses Timing kann auch mit dem unsicheren Schicksal der tschechoslowakischen Aktion zur Unterstützung arbeitsloser Absolventen Ende 1934 zusammengehangen haben, als nicht klar war, ob es gelingen würde, genügend Geld für ihre Fortsetzung zusammenzutragen. Wahrscheinlich konnte dank Professor Tschermak-Seysenegg auch der Verein Deutsche Studentenfürsorge für die Idee gewonnen werden. Der Verein entstand im Jahre 1922, als Professor Tschermak-Seysenegg eine wichtige Person darstellte, der bis 1938 den Vorsitz hatte. Der Zweck des Vereins war: „*die Fürsorge für die wirtschaftlichen Bedürfnisse aller bedürftigen Studierenden an der Prager deutschen Hochschulen.*“⁸ In dem Verein vertreten waren Lehrer der Prager deutschen Hochschulen (10) und Studenten der Prager deutschen Hochschulen (10). Mitglieder des Vereins waren bedeutende Persönlichkeiten der deutschen Zwischenkriegspolitik (Minister Franz Spina /1868–1938/) und -wissenschaft (z. B. der Chemiker und einige Jahre lang auch der Rektor der Deutschen Technischen Hochschule Wilhelm Gintl /1869–1943/). Die stärkte natürlich auch das Entgegenkommen tschechoslowakischer Behörden bezüglich der Vereinstätigkeit.⁹

Anhand zugänglicher Quellen trug Professor Tschermak-Seysenegg die Idee, sudetendeutsche Ingenieure zu beschäftigen bei einer Unterredung

⁷ Ebenda, Aktion zugunsten der Beschäftigungslosen Intelligenz und der notleidenden Künstler.

⁸ Archiv hlavního města Prahy (im Weiteren nur AMP), Bestand Magistrát hlavního města Prahy II – Spolkový katastr (im Weiteren nur MHPM II – Spolkový katastr), K. SÚA-324, Sg. II/541, Satzungen des Vereines „Deutsche Studentenfürsorge in Prag“.

⁹ Ebenda, Personalstand, Geschäftsjahr 1928.

mit dem deutschen Gesandten am 6. Februar 1935 vor, es lässt sich jedoch nicht mit Sicherheit feststellen, wer der Autor war. Der Vorschlag ging von einem Arbeitseinsatz junger Absolventen des Prager Technikums im Reich aus, die in der Tschechoslowakei keine Stelle gefunden hatten. Es sollte sich nur um eine befristete Beschäftigung für maximal zwei Jahre handeln. Vonseiten der deutschen Gesandtschaft stieß der Plan auf Verständnis und Unterstützung. In einem Bericht nach Berlin wurde auf eine mögliche politische Folge verwiesen, die die Hilfe in den Kreisen der deutschen Intelligenz hervorrufen könnte, nämlich dass sich die jungen Hochschulabsolventen noch mehr für den deutschen Nationalsozialismus würden begeistern können.¹⁰ Der Gedanke, sudetendeutsche Ingenieure beim Bau der Reichsautobahnen einzusetzen, konnte jedoch nicht so leicht umgesetzt werden.

Es liegt auf der Hand, dass es sich vonseiten Professor Tschermak-Seyseneggs um eine durchdachte Aktion handelte. Aus den erhaltenen Quellen ist es jedoch schwer festzustellen, worin der primäre Impuls für den Plan bestand, doch gehen wir von der Maßgabe aus, dass es das Bemühen war, jungen sudetendeutschen Absolventen des Fachs Bauingenieurwesen zu helfen, für die es in der Tschechoslowakei vorübergehend keine Arbeitsaufgabe gab. In einem nicht datierten Bericht, der unter Berücksichtigung des Inhalts mit dem Jahr 1935 in Verbindung gebracht werden kann und der an das Aktionskomitee gerichtet ist, betonte Professor Tschermak-Seysenegg die prekäre Situation deutscher Absolventen in der Tschechoslowakei und erwähnte ebenfalls den Mangel technisch ausgebildeter Fachleute im Reich. Er verlangte, die Hilfe für arbeitslose Absolventen solle auch auf Praktika im Ausland ausgedehnt werden, was zu einer Erweiterung der Kenntnisse der Absolventen beitragen sollte. Seine Argumente bezüglich der Hilfe für das Reich, das diese wertschätzen und zu besseren Verhältnissen zur Tschechoslowakei verhelfen werde, verlieren in Anbetracht der Materialien von deutscher Seite etwas an Überzeugungskraft. Im Rahmen dieses Berichts informierte er das Aktionskomitee auch über eine „private“ Initiative zur Unterstützung von Absolventen der Deutschen Technischen Hochschule, die organisatorisch vom Verein Deutsche Studentenfürsorge und fachlich von einem „Professorenkomitee“ in der Zusammensetzung Tschermak-Seysenegg, Buntru

¹⁰ Bundesarchiv Berlin (im Weiteren BArch), Bestand R 4601 Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen (im Weiteren R 4601), Sg. 1214, Deutsche Gesandtschaft 6. 2. 1935.

und Wanke geleistet werde. Diese sollte sich insbesondere auf Fachleute im Bereich „Straßen- und Wasserbau“ konzentrieren.¹¹ Es ist somit völlig offensichtlich, dass es sich um den oben angeführten Plan handelte, der im Februar 1935 der deutschen Gesandtschaft in Prag vorgelegt worden war. Professor Tschermak-Seysenegg betonte in dem Bericht weiter, dass *„der Plan einer solchen privaten zeitweiligen Überschussabgabe bereits dem Herrn Ministerpräsident und dem Herrn Schulminister vorgetragen wurde, und dass diese Instanzen bei Festhalten an dem bezeichneten Bedingungen keine Schwierigkeiten in der Durchführung (betriffts Erlaubnis der Ausreise, Auslandsaufenthalt, Rückkehr) einer solchen nach Personenzahl und Verwendungszeit beschränkten privaten Fürsorgeaktion erblichen“*.¹²

Das Engagement von Professor Tschermak-Seysenegg für diesen Gedanken kann dadurch belegt werden, dass er in Begleitung des technischen Direktors des Vereins Deutsche Studentenfürsorge František Havlíček¹³ am 18. Februar 1935 seine Idee, junge sudetendeutsche Absolventen des Fachs Bauingenieurwesen beim Autobahnbau einzusetzen, direkt in Berlin vortrug. Auf der Unterredung betonten beide, es gebe vonseiten der tschechoslowakischen Behörden keine Einwände gegen diesen Plan. Das Protokoll hält etwas überraschend fest, dass beide Herren bereits mit einigen Institutionen über ihren Plan gesprochen hätten, z. B. mit dem Generalinspektor für die deutschen Reichsautostraßen, dem Verein Deutscher Ingenieure und dem Reichsverband für Bauingenieurwesen, die die Absicht verständnisvoll aufgenommen hätten. Offensichtlich bestand das Hauptziel der Reise in der Gewinnung von Unterstützung

¹¹ NA, Bestand MŠANO, K. 4129, Informativer Bericht über die aktuellen Bedürfnisse der Studenten- und Absolventenfürsorge.

¹² Ebenda.

¹³ František Havlíček (geb. 2. 10. 1898 in Hustopeče) war bezahlter technischer Direktor des Vereins Deutsche Studentenfürsorge. In den Berliner Quellen wird sein Name als Hawlicek bzw. Havlitzeck angeführt. Der Prager deutschen Gesandtschaft zufolge war er eine bedeutende Persönlichkeit, die den deutschen Interessen in Prag zugeneigt war. Er selbst war tschechischer Herkunft, ebenso wie seine Frau, was ihm Zugang und entgegenkommende Aufnahme bei tschechoslowakischen Behörden einbringen sollte. Sein Verdienst soll es gewesen sein, dass die Behörden der gesamten Aktion zustimmten. Die Gesandtschaft verwies auch darauf, dass er vonseiten der Prager Deutschen wegen seiner tschechischen Herkunft nicht akzeptiert werde, was ein politischer Fehler sei, da er den deutschen Interessen ergeben sei. Havlíček gehörte nicht zu den offiziellen Funktionären des Vereins. AMP, Bestand MHMP II – Spolkový katastr, K. SÚA-324, Sg. II/541, Přípis Policejnímu ředitelství v Praze, 11. 3. 1938; BArch, Bestand R 4601, Sg. 1214, Deutsche Gesandtschaft 6. 2. 1935.

vonseiten des Auswärtigen Amtes, denn man war sich der vielen Hindernisse bewusst, die noch zu überwinden sein würden.¹⁴ Unterstützung versprach auch der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Fritz Toth (1891–1942).

Der Standpunkt des Reichswehrministeriums¹⁵ vom 14. Mai 1935 war diesem Gedanken nicht zugeneigt. Es führte ausdrücklich an, *„aus Gründen der Landesverteidigung sieht sich das Reichswehrministerium mit Bedauern zu der Bitte gezwungen, von einer Beschäftigung sudetendeutscher wie ausländischer Ingenieure überhaupt beim Bau der Reichsautobahnen und Reichswasserstrassen abzusehen“*.¹⁶ Man räumte jedoch eine Beschäftigung ausländischer Ingenieure bei anderen Bauten ein, die keine solche strategische Bedeutung haben würden, jedoch unter der Bedingung, dass ihre *„Zuverlässigkeit und deutsche Gesinnung“* überprüft würden.¹⁷ Die Beschäftigung junger Hochschulabsolventen aus den Reihen der gebildeten Sudetendeutschen sollte auch *„ihre Verbundenheit mit Deutschland [zu] festigen“*.¹⁸ In einem ähnlichen Geiste war auch der Standpunkt des Reichskriegsministeriums vom 7. Juni gehalten, das auch weiterhin auf dem Verbot bestand, Ausländer beim Autobahnbau zu beschäftigen.

Die ganze Aktion verzögerte sich auf deutscher Seite deutlich. In einem Brief vom 8. Juni 1935 erwähnte Professor Tschermak-Seysenegg ausdrücklich *„die fatale Verzögerung bei der Ausstellung der Arbeitsbewilligung durch die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung“*.¹⁹ Dies hinderte Professor Tschermak-Seysenegg, Rektor Buntru und Professor Julius Fiedler²⁰ jedoch nicht daran, vor dem Sommer 1935 noch ein Ferienpraktikum für etwa 20 Studenten des Fachs Bauingenieurwesen des deutschen Techni-

¹⁴ BArch, Bestand R 4601, Sg. 1214, Vermerk, 18. 2. 1935.

¹⁵ Das Reichswehrministerium wurde per Gesetz vom 21. 3. 1935 (RGBl I., S. 609) in Reichskriegsministerium umbenannt.

¹⁶ BArch, Bestand R 4601, Sg. 1214, Zuschrift des Reichswehrministeriums vom 14. 5. 1935.

¹⁷ Ebenda.

¹⁸ Ebenda, Beschäftigung von sudetendeutschen Jung-Ingenieuren bei den Reichsautobahnen, 11. 11. 1935.

¹⁹ Ebenda, Brief vom 8. 6. 1936.

²⁰ Professor Alfred Buntru wirkte an der Deutschen Technischen Hochschule von 1929 bis 1936. Im letzten Jahr war er Rektor. Prof. Julius Fiedler war langjähriger Professor der Deutschen Technischen Hochschule. Beide wirkten an der Abteilung für Ingenieurbauwesen, die Fiedler Mitte der 30-er Jahre leitete. AČVUT, Bestand NVŠT, Studijní programy 1928–1945, Vorlesungsverzeichnis Studien- und Studentenplan für das Jahr 1928/1929 bis 1938/1939.

kums zu planen, das auch beim Bau der Reichsautobahnen stattfinden sollte. Eine Arbeitsgenehmigung konnte jedoch nicht ohne Zustimmung des Reichskriegsministeriums erteilt werden. Erst im September 1935 gab der Reichs- und Preußische Arbeitsminister seine Zustimmung zu einer vorübergehenden Beschäftigung von bis zu 25 sudetendeutschen Bauingenieuren, trotzdem wurde in dieser Zustimmung die Ausnahme angeführt, diese beziehe sich nicht auf eine Beschäftigung beim Bau der Autobahnen. Erst die anschließende Zustimmung der Abwehrabteilung im Reichskriegsministerium ließ eine Beschäftigung von „*sudetendeutschen* [hervorgehoben im Original – Anm. d. Autors] *Studenten und Jungingenieuren bei den Reichsautobahnen*“ zu.²¹ Unbedingt notwendig war es jedoch unter Mitwirkung der Prager Gesandtschaft und der „*parteiamtlichen Vertrauensleute*“, die „*politische Zuverlässigkeit*“ jedes Interessenten zu prüfen.²² Das Interesse von Professor Buntru, der als den Ideen des Nationalsozialismus ergeben galt, am Erfolg der gesamten Aktion sollte nach Ansicht der Prager Gesandtschaft die Garantie dafür sein, dass keine „Elemente“ ins Reich geschickt würden, die „*zu der deutschen Regierung eine oppositionelle Einstellung einnehmen*“.²³ Die jungen sudetendeutschen Ingenieure waren somit die ersten Ausländer, denen es vonseiten der Reichssicherheitsorgane erlaubt wurde, beim Bau der Autobahnen mitzuwirken. Trotzdem wurde dies zu einem Präzedenzfall für Deutsche aus Österreich und weiteren Ecken und Enden Mittel- und Osteuropas.

Am 11. November 1935 wurde an 50 Bauunternehmen, die beim Bau der Autobahnen im Reich tätig waren, eine Aufforderung mit dem Angebot verschickt, Jungingenieure aus den böhmischen Ländern zu beschäftigen. Es wurde betont, die Auswahl erfolge über die Reichsgesandtschaft in Prag. In der Aufforderung war auch eine Information darüber enthalten, dass sich der Monatslohn zwischen 200 und 250 RM bewegen solle. Der Lohn wurde also deutlich höher festgelegt, als es das Stipendium in der Tschechoslowakei war.²⁴ Aus den Reaktionen der angesprochenen Firmen geht hervor, dass der Mangel an Ingenieuren bei Weitem kein solch akutes Problem war, wie es dargestellt wurde. Die meisten Antworten waren ausweichend formuliert, man verwies darauf, dass bei den laufenden Arbeiten der Bedarf gedeckt sei und man nur dann

²¹ BArch, Bestand R 4601, Sg. 1214, Bericht vom 10. 1. 1936.

²² Ebenda.

²³ Ebenda, Schrift VI W 2889, 11. 3. 1935.

²⁴ Ebenda, Befürwortung.

neue Verstärkung einstellen könne, wenn weitere Bauabschnitte zugeteilt oder die Arbeiten ausgedehnt würden.

Trotz mehrerer ausweichenden Antworten fanden sich einige Interessenten, die kurzzeitig sudetendeutsche Ingenieure zu beschäftigen bereit waren (z. B. Filip Holzmann AG. aus Frankfurt a. M.). Das größte Interesse bekundete die Reichsautobahnen Direction, und zwar an 30 sudetendeutschen Ingenieuren, die im Terrain beschäftigt werden sollten, aber auch in Büros bei Projektierungsarbeiten (einschließlich der Brückenplanung). Die Reichsautobahnen wollten die Unterlagen von etwa 40 Bewerbern, um sich die geeignetsten Bewerber aussuchen zu können.²⁵ Hier aber gab es die nächsten Probleme, die im Prozess des Genehmigungsverfahrens bestanden. Wenngleich vonseiten der Akademischen Austauschstelle das Bemühen deutlich war, die ganze Sache voranzutreiben, sah die Lage Ende 1935 nicht sonderlich gut aus. Ende des Jahres wurden an die Firmen Briefe mit einem Vorschlag der möglichen Adepten verschickt mit der Bitte, diese bei Interesse schnell anzusprechen. Probleme bereitete auch, dass die Vermittlung über die Deutsche Technische Hochschule in Prag erfolgte und die Formen oft auch keine Adressen ihrer „künftigen“ Angestellten hatten. Ein Beispiel ist ein Brief der Allgemeinen Baugesellschaft Lenz & Co., der am 24. Dezember 1935 direkt an den Rektor Prof. Buntru gesandt wurde und für Ing. Alfred Neugebauer bestimmt war, dieser solle sich am 6. Januar 1936 bei seiner Arbeitsstelle in Triptis (Thüringen) melden.²⁶ Ob es gelang, diesen Antrittstermin einzuhalten, darüber geben die Quellen keine Auskunft. Zumeist handelte es sich um kurzfristige Beschäftigungen von einigen Monaten, jedoch mit einer Verlängerungsoption.

Das erhaltene Material in der Akte im Bundesarchiv in Berlin bietet Informationen zu mehr als ein Dutzend sudetendeutscher Absolventen des Fachs Bauingenieurwesen am Prager deutschen Technikum, die beim Bau der Reichsautobahnen eingesetzt wurden. Auch geht daraus das Vorgehen bei der Auswahl hervor. Firmen, die Interesse an den Absolventen zeigten, wurden Dokumente der einzelnen Interessenten zugeschickt, aus denen sie auf der Grundlage ihrer Profile die Auswahl trafen. Die Personalakten der Bewerber sind zwar nicht erhalten geblieben, doch wahrscheinlich enthielten sie einen Bericht über den Verlauf des Studiums und die Fachrichtung. Die Unterlagen der übrigen Bewerber,

²⁵ Ebenda, Einstellung von sudetendeutschen Ingenieuren, 15. 5. 1935.

²⁶ Ebenda, An Herrn Prof. Dr. Buntru, 24. 12. 1935.

die nicht ausgewählt wurden, wurden zurückgeschickt, oft erst nach Mahnungen, und anschließend an weitere Interessenten weitergeleitet. Aus den erhaltenen Quellen lassen sich mit konkreten Firmennamen auch mehrere ausgewählte Bewerber in Verbindung bringen.

Der Ingenieur Alois Wawra fand eine Beschäftigung bei der Firma Heinrich Sohnius aus Saarbrücken. Im Unternehmen Filip Holzmann AG aus Frankfurt a. Main wurden drei Ingenieure eingestellt, Oskar Doms, Franz Hackel und Roland Hofmann. Bei der Allgemeinen Baugesellschaft Lenz & Co. fand Alfred Neugebauer eine Stelle. Ing. Albin Löw suchte man sich bei der Süddeutschen Baugesellschaft m. b. H. aus. Bei der Firma Bauunternehmung Heinrich Butzer fing Ing. Georg Prokisch an, und die Firma Christoph Unmack AG bot eine Stelle für Ing. Anton Wartusch an. Bei den weiteren Interessenten Fritz Utschick (aus Litoměřice), Willibald Böhm, Josef Vtelensky, Walter Richter-Jäschke und Fritz Müller konnte nicht festgestellt werden, ob sie von einer Firma ausgewählt wurden.

Von den oben angeführten 13 Namen konnten in den Studentenverzeichnissen der Deutschen Technischen Hochschule aus der ersten Hälfte der 30-er Jahre acht Namen gefunden werden (Oskar Doms, Roland Hofmann, Franz Hackel, Albin Löw, Georg Prokisch, Walter Richter-Jaschke, Josef Vtelensky und Anton Wartusch). Alle waren ordentliche Hörer des Fachs Bauingenieurwesen. Das familiäre Umfeld war an der Grenze der niederen und der mittleren Schichten angesiedelt. Zwei stammten aus der Landwirtschaft (Franz Hackel, Albin Löw), einer (Georg Prokisch) aus einer Arbeiterfamilie, die anderen gehörten zu den mittleren Schichten. Lediglich Roland Hofmann trat in die Fußstapfen seines Vaters, der Baumeister war. Aus geografischer Sicht stammten alle aus Nord- und Westböhmen von Vrchlábí (Hohenelbe) bis Cheb (Eger). Etwas die Ausnahme war Josef Vtelensky, der zwar in Mladá Boleslav (Jungbunzlau) geboren wurde, jedoch in der Familie eines Soldaten, der dort wahrscheinlich in der Garnison war, doch zur Zeit seines Studiums lebte die Familie bereits in Česká Lípa (Böhmisch Leipa). Mit Ausnahme von Roland Hofmann, der 1901 zur Welt kam, wurden die übrigen zwischen 1904 und 1908 geboren. Erneut mit Ausnahme von Roland Hofmann, der 1932 das Staatsexamen ablegte, schlossen die anderen ihr Studium in den Jahren 1934 und 1935 ab. In der Zeit der Verhandlungen handelte es sich um frischgebackene Absolventen. Aus der Sicht ihrer Studienergebnisse gehörten sie sicher zu den erfolgreichen bis überdurchschnittlichen Studenten. Das Staatsexamen legten fünf von ihnen mit der Note sehr gut und zwei (Georg Prokisch, Josef Vtelensky) mit Auszeichnung ab.²⁷

Recht interessant ist, dass sich drei der oben Angeführten (Alois Wawra, Oskar Doms und Walter Richter-Jäschke) in eine Unterstützungsaktion für die arbeitslose Intelligenz einbrachten oder einzubringen versuchten, die von der tschechoslowakischen Regierung organisiert wurde. Der erste und einzige erfolgreiche Bewerber war Alois Wawra. Er brachte sich gleich im Mai 1934 ein, die Unterstützung in Höhe von 500 Kč monatlich wurde ihm bis September 1934 gewährt. Seine Wirkungsstätte war das Institut für Wasserbauten der Deutschen Technischen Hochschule.²⁸ Oskar Doms meldete sich für das Programm bereits neun Tage nach dem Staatsexamen (14. Mai 1934) an, doch ebenso wie Walter Richter-Jäschke konnte er nicht untergebracht werden.²⁹

Die erlangte Zustimmung zur Beschäftigung sudetendeutscher Jungingenieure beim Bau der Reichsautobahnen wurde auch bei Interventionen zugunsten weiterer Interessenten genutzt. Vonseiten des ehemaligen Gesandten für die sudetendeutsche Deutsche nationalsozialistische Arbeiterpartei (DNSAP) Hans Krebs (1888–1947) wurde an Fritz Toth eine Empfehlung des Elektroingenieurs Herbert Hermann gesandt, ab 1931 Mitglied der DNSAP, der wahrscheinlich ebenso wie Krebs die Tschechoslowakei verlassen hatte und in Dresden weilte.³⁰ Für die Sommerferien 1936 empfahl das deutsche Konsulat in Liberec (Reichenberg) zwei sudetendeutsche Studenten für ein Praktikum bei der Reichsautobahnen Direktion. Die Antwort betonte, die Direktion habe gegen ein Praktikum der Studenten keine Einwände, und dem Konsulat wurde empfohlen, die Interessenten direkt an die Reichsautobahnen Direktion zu verweisen.

Interesse an einer Beschäftigung junger sudetendeutscher Ingenieure ist auch im Jahre 1936 zu verzeichnen. Als Beispiel kann das Unternehmen Paul Schreck A. G. aus Halle a/S dienen, das im Frühjahr 1936 Interesse an zwei Ingenieuren mit Erfahrungen im Eisenbahn- und Tiefbau zeigte.

²⁷ AČVUT, Bestand NVŠT, Hauptkatalog Teil 1, 2, Studienjahr 1930/1931, Hauptkatalog Teil 1, 2, Studienjahr 1931/1932, Hauptkatalog Teil 1, 2, Studienjahr 1932/1933, Hauptkatalog Teil 1, 2, Studienjahr 1933/1934, Hauptkatalog Teil 1, 2, Studienjahr 1934/1935, Hauptkatalog Teil 1, 2, Studienjahr 1935/1936.

²⁸ NA, Bestand MŠANO, K. 4131, Seznam percipientů navržených pro vypracování různých úkolů v rámci akce pro podporu nezaměstnané inteligence a výplata odměn za rok 1934.

²⁹ Ebenda, Akce pro podporu nezaměstnané inteligence 1935, Žadatelé o zařazení němečtí.

³⁰ BArch, Bestand R 4601, Sg. 1214, Brief vom 30. 1. 1936.

In einem Brief von Professor Tschermak-Seysenegg an Fritz Toth vom 18. Juni 1937 verweist er auf das Interesse, das Programm zur Unterstützung junger sudetendeutscher Ingenieure und Studenten fortzuführen. Der Wille, die ganze Angelegenheit auch auf die Hörer der Deutsche Technische Hochschule Brünn (Brno) auszudehnen, ist offensichtlich. Die bisherige Korrespondenz betraf nur Studenten des Prager deutschen Technikums.³¹ Der Plan stieß vonseiten der Reichsautobahnen Direktion erneut auf Verständnis und Unterstützung.

Den Einfluss auf die Auswahl der ins Reich gehenden Ingenieure wollte Professor Tschermak-Seysenegg auch auf das Programm zur Unterstützung arbeitsloser Absolventen, das von der tschechoslowakischen Regierung organisiert wurde, übertragen. Mit einem Brief vom 26. Mai 1937 verlangte er, Absolventen deutscher Nationalität sollten Stipendien nur mit seiner Zustimmung bzw. mit der Zustimmung des Vertreters des deutschen Technikums Prof. Josef Wanke erhalten. Diese Forderung wurde vonseiten des Ministeriums für Schulwesen und nationale Aufklärung abgelehnt, ebenso wurde die Forderung von Professor Tschermak-Seysenegg abgelehnt, Absolventen deutscher Nationalität sollten das Stipendium über den Verein Deutsche Studentenfürsorge gewährt bekommen.³² In der zweiten Hälfte der 30-er Jahre war bei Professor Tschermak-Seysenegg eine Hinwendung zur nationalsozialistischen Ideologie zu verfolgen. Dieselbe Richtung schlug auch der Verein Deutsche Studentenfürsorge ein. Anfang 1938 wurden auf den Seiten der Deutschen Studentenzeitung mehrere kritische Artikel veröffentlicht, die auf ein Herangehen an die Studenten nach ihrer politischen Orientierung und auf die Nutzung von Vereinsmitteln für politische Interessen statt zur Unterstützung armer Studenten verwiesen.³³

Der abschließende Zeitraum der Ersten Tschechoslowakischen Republik war nicht nur mit dem Zuzug von sudetendeutschen Bauingenieuren und Studenten verbunden, sondern auch mit sudetendeutschen Arbeitern, die sich am Bau der Reichsautobahnen beteiligten. Im Jahre 1938 war im Reich ein deutlicher Mangel an freien Arbeitskräften für Investitionsprogramme einschließlich Autobahnbau spürbar. Im Sommer

³¹ Ebenda, Brief vom 18. 6. 1937.

³² NA, Bestand MŠANO, K. 4129, Organizace akce pro podporu nezaměstnané inteligence.

³³ AMP, Bestand MHMP II – Spolkový katastr, K. SÚA-324, Sg. II/541, Deutsche Studentenzeitung Jg. 4, Nr. 7, 2. 3. 1938, S. 1–3.

des Jahres 1938 gab es im Bereich des Reichsgaus Sachsen an die 3.000 Arbeiter aus dem tschechischen Grenzgebiet, die sich am Bau der Reichsautobahnen beteiligten. Diese „Arbeitskameraden“ waren in errichteten Lagern und in Privatwohnungen untergebracht.³⁴ Obwohl es sich um ein eigenständiges Thema handelt, dessen Bearbeitung bisher fehlt, ist es offensichtlich, dass sich unter dem Einfluss des Zuflusses tschechischer Deutscher auf die Position von Ingenieuren und Praktikanten ein ganzer Bereich des Autobahnbaus für Arbeitskräfte aus den Reihen von „Nichtreichsdeutschen“ öffnete. Es ist selbstverständlich, dass auch beim Zuzug der Arbeiterschaft das Bemühen herrschte, für das nationalsozialistische Regime loyale Personen zu gewinnen, doch bei einer so großen Menge war die Kontrolle trotzdem schwer. *„Durch den Einsatz von einer sehr großen Anzahl sudetendeutscher Arbeitskräfte bestand die Gefahr, das politisch zweifelhafte Elemente aus der Tschechoslowakei in die deutsche Gebiete kämen.“*³⁵ Gleichzeitig aber hatten die tschechischen Deutschen die Möglichkeit, mit der durch die Nationalsozialisten geleiteten Wirtschaft in Kontakt zu kommen, denn es gab Probleme bei der Versorgung der Arbeitskräfte mit Butter und Fleisch.³⁶

Professor Buntru fand nach seinem vorübergehenden Weggang aus Prag³⁷ eine Übergangsstelle an der Technischen Hochschule in Aachen. Doch auch hier unterstützte er weiter ausländische deutsche Techniker und suchte für sie eine Beschäftigung beim Bau der Reichsautobahnen, als er Generalinspektor Toth den lettischen Deutschen Kurt Siewert empfahl.³⁸ Als gewisses Sahnehäubchen ist anzuführen, dass Prof. Buntru 1939 weder nach Prag zurückkehrte, doch an der Technischen Hochschule in Aachen fand Anton Wartusch eine Stelle, einer der jungen Ingenieure, der eine Stelle beim Bau der Reichsautobahnen gesucht hatte.³⁹

³⁴ BArch, Bestand R 4601, Sg. 1214, Programm der eingesetzten sudetendeutschen Arbeitskräfte, 23. 8. 1938.

³⁵ Ebenda, Auszug aus Monatsbericht, Juni – Juli 1938.

³⁶ Ebenda.

³⁷ Zum weiteren Wirken von Prof. Buntru in Prag in der Zeit der deutschen Okkupation vgl.: M. JOSEFOVIČOVÁ, *Německá vysoká škola technická v Praze (1938–1945): Struktura, správa, lidé*, Praha 2017, S. 76ff.

³⁸ BArch, Bestand R 4601, Sg. 1214, Brief vom 8. 4. 1937.

³⁹ U. KALKMANN, *Die Technische Hochschule Aachen im Dritten Reich (1933–1945)*, Aachen 2003, S. 386.

Fazit

Die bisher ungenutzte Akte im Bestand Generalinspektor für die deutschen Reichsautostraßen des deutschen Bundesarchivs enthält sehr interessante Informationen über das Programm der eingesetzten Jungingenieure ausschließlich aus den Reihen tschechischer Deutscher, die dem Gedanken des Nationalsozialismus zugeneigt waren, beim Bau der Reichsautobahnen. Die Initiative entstand unter den Prager Professoren A. Buntru, A. Tschermak-Seysenegg und J. Wanke. Dass das gesamte Projekt umgesetzt werden konnte, war unzweifelhaft das Verdienst der oben Genannten. Der Plan stieß nämlich nicht auf Ablehnung in der Tschechoslowakei, wo es eher als Möglichkeit wahrgenommen wurde, interessante Praxiserfahrungen zu sammeln, sondern in Deutschland selbst, wo zuerst politische Befürchtungen bezüglich der Sicherheit bei der Beschäftigung von „Ausländern“ bei strategischen Bauten überwogen, das Verständnis fehlte aber auch bei den Organen des Reichsarbeitsministeriums. Vonseiten Deutschlands wurde Nachdruck daraufgelegt, dass nur zuverlässige Personen kommen sollten, die dem Gedanken des Nationalsozialismus ergeben waren. Es zeigte sich, dass die tschechoslowakischen (sudetendeutschen) Ingenieure die ersten Ausländer waren, die beim Autobahnbau eingesetzt wurden, diese machten dann den Weg frei für weitere Ausländer auch in anderen Berufen.