

Zur Lenkung des Transportwesens in Kriegs- und Nachkriegszeit

Die Fahrbereitschaften Villingen und Donaueschingen

von Joachim Sturm

Der Begriff der „Fahrbereitschaft“ bezeichnet an sich einen Wagenpark samt dem dazugehörenden Personal für die Dienste der Verwaltung, des Militärs oder der Wirtschaft. Neben dieser bis heute unter den Bezeichnungen „persönlicher Fahrer des ...“ oder „öffentlicher Fuhrpark“ anzutreffenden Einrichtung firmierte jedoch bis zum Ende der 1940er Jahre eine Verwaltungsstelle eigener Art.

Recht häufig stößt man in der Kriegszeit und unmittelbaren Nachkriegsgeschichte auf diese weitgehend dem Vergessen anheim gefallene und durchgängig als „Fahrbereitschaft“ bezeichnete Organisationseinheit, die für Landkreise und Städte wie auf Anforderung der Besatzungsbehörde oder der für verschleppte Ausländer („displaced persons“, DPs) zuständigen UNRRA, danach der OIR/IRO, Personen- und Warentransporte der unterschiedlichsten Art auszuführen hatte und der weiteren Kompetenzen im Transportwesen zugeeignet waren. Ihre Anfänge reichen dabei zeitlich zurück in die zweite Hälfte der 1930er Jahre als dem Beginn einer gelenkten und für Kriegsvorbereitungen wie Kriegführung notwendigen Bewirtschaftung aller Transportkapazitäten.

Die organisatorischen Grundlagen für die Einrichtung von Fahrbereitschaften wurden bereits 1936¹ nach der fachlichen und beruflichen Gliederung des Verkehrsgewerbes gelegt².

Die ursprünglich mit Runderlass vom 31.8.1936 nur im Bereich des Reichsverkehrsministeriums (RVM) noch ohne ressortübergreifende Befugnis auf der Ebene des Wehrkreises eingerichtete Position³ eines Bevollmächtigten für Nahverkehr (Nbv) wurde durch Erlass vom 27.1.1940 vom RVM in Absprache mit dem OKW erneuert und erweitert, um auf der Ebene der (Reichs-) Mittelbehörden eine adäquate Umsetzung der Verkehrslenkung zu gewährleisten.⁴ In Karlsruhe nahm der Bevollmächtigte für Nahverkehr in Baden seinen Sitz, während der bisherige Nbv des Wehrkreises V in Stuttgart zuständig für Württemberg wurde.

Gleichzeitig wurden für den Schienenverkehr „Bahnbevollmächtigte (Bbv)“, für Wasserstraßen „Wasserstraßenbevollmächtigte (Wbv)“ und für die Seeschifffahrt „Seeschiffahrtsbevollmächtigte (Sbv)“ eingesetzt. Der „Nbv“ war somit nur Koordinator eines von mehreren Transportbereichen.

Seine Aufgabe war die Vorbereitung der gewerblichen Wirtschaft auf den Mobilisierungsfall sowie die Bestellung von Fahrbereitschaftsleitern in den einzelnen Mobilisierungsbezirken, welche die Deckung des Transportbedarfs der Wirtschaft und Zivilbevölkerung im Nahverkehr zu organisieren hatten.⁵

Zuvor war bereits mit Verfügung des Reichsverkehrsministeriums (RVM) vom 13. März 1939 die Organisationsstruktur dahingehend geändert worden, dass

nun Fahrbereitschaften auf der Ebene der Landkreise zu bilden waren, wobei die Möglichkeit des Zusammenschlusses mehrerer Landkreise unter der Führung eines geschäftsführenden Landrates gegeben war.

Die Fahrbereitschaften wurden damit in Gruppen zusammengefasst, um im Einzelfall Anforderungen zu bewältigen, die über die Leistungsbereitschaft einer einzelnen Fahrbereitschaft bei kreisübergreifender Verkehrslenkung hinausgingen. So gehörte die Fahrbereitschaft Villingen zusammen mit derjenigen der Landkreise Freiburg, Emmendingen und Neustadt zur Gruppe Freiburg. Die Fahrbereitschaft Donaueschingen wiederum war Teil der Gruppe Konstanz, zu der auch die Fahrbereitschaften der Kreise Konstanz, Überlingen und Stockach gehörten.

Die Ausstattung der einzelnen Fahrbereitschaft mit umfassenden Kontroll- und Lenkungsbefugnissen außerhalb des militärischen Bereiches war eine Folge der im Zuge der Sudetenkrise und der ersten Kriegserfahrungen 1939 als notwendig erachteten Zusammenfassung und Straffung der Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs.⁶ Dazu gehörte die Sicherstellung von Lastkraftwagen und, wenn notwendig, deren Einsatz bei Großvorhaben, aber auch der Einsatz von Personen und der Einzug von Ersatzteilen. Gesetzliche Basis für die Heranziehung von Straßenfahrzeugen war dabei das Reichsleistungsgesetz von 1939. Keine Verfügungsgewalt besaß die Fahrbereitschaft über das rollende Material von Wehrmacht, der bewaffneten SS und der Polizei.

Die Fahrbereitschaftsleiter entstammten zunächst überwiegend der Führungsebene des Transportgewerbes oder waren oft selbst Eigentümer von Verkehrsunternehmen. Es waren somit Koordinatoren (mit Weisungsbefugnis) auf der kommunalen Verwaltungsebene, deren Aufgabe die Aufrechterhaltung des kriegs- und lebenswichtigen Straßenverkehrs war.

Unproblematisch war die Ernennung von Personen des Verkehrsgewerbes nicht. Schon kurz nach Kriegsbeginn, als man zahlreiche Eingriffe in das private Transportwesen vornahm, erging eine Fülle von Denunziationen und Verdächtigungen gegen die Fahrbereitschaftsleiter, denen zumeist grundlos Vorteilsnahme durch Abzweigung von Betriebsstoffen und Zuteilung von Aufträgen an die eigene Firma vorgeworfen wurden.⁷

Die Fahrbereitschaftsleiter erhielten ihre sachlichen Weisungen durch die jeweiligen territorial zuständigen Bevollmächtigten für Nahverkehr. Gehalt und sächliche Ausgaben übernahm das Ministerium. Dabei oblag dem Landkreis die Haushaltsführung, wobei die zuständige Kasse für die Vergütung der Fahrbereitschaft die Reichswasserstraßenkasse – hier die Dienststelle Zirkel 8 Karlsruhe – war.

Ab 1. Januar 1943 erhielt der Landrat zur Vergütung der hauptamtlich beim Landratsamt tätigen Angestellten der Fahrbereitschaft die Anordnungsbefugnis für diese Kasse. Bei sächlichen Ausgaben oder der Entschädigung ehrenamtlich tätiger Fahrbereitschaftsleiter trat die Kreiskasse in Vorschuss.

Unterzubringen war der Fahrbereitschaftsleiter mit seinem Büro im Landratsamt oder in unmittelbarer Nähe. Auch war er der Dienstaufsicht des Landrats unterstellt, ein im Dritten Reich häufig anzutreffender dualer Befehlsweg. Aus dieser Doppelstellung – Fachaufsicht des Nbv und Dienstaufsicht des Landrates – sollte im Folgenden bis Kriegsende eine deutlich mit Konfliktpotential behaftete Amts-

führung entstehen. Die teilweise in der Anfangsphase ernannten, an selbständige Entscheidungen gewohnten Fuhrunternehmer wie später die oftmals problematischen Charaktere aus dem Verwaltungsdienst ließen sich äußerst ungern von einem Landrat beaufsichtigen und es kam gelegentlich zu heftigen Auseinandersetzungen.

Im September 1940 verfügte das Ministerium eine personelle Verstärkung der Fahrbereitschaften. Aufgrund der steigenden Aufgabenfülle war jedem FB-Leiter wenigstens ein hauptamtlicher Angestellter beizugeben.⁸

Auch waren alle mit Straßenverkehrsaufgaben betrauten Kräfte in diesen Behörden ebenfalls räumlich und organisatorisch unter dem Leiter der unteren Verwaltungsbehörde oder dessen Stellvertreter zusammenzufassen. Wenngleich so am Ende nicht sämtliche Verkehrsangelegenheiten der Landkreisverwaltung schließlich dem Fahrbereitschaftsleiter unterstanden, so war durch die Konzentrierung der Aufgaben und des Personals in einem Bereich doch eine Führung ohne weitere Abstimmungen möglich.⁹

In Donaueschingen beispielsweise wurde ein Teil der Aufgaben zunächst noch vom Wirtschaftsamt der Landkreisselbstverwaltung wahrgenommen. Die hier in Teilzeit eingesetzte Angestellte hatte seit Mitte Juni 1940 Dieselkraftstoff- und Benzinbezugsscheine auszugeben wie auch für die Zuteilung von Ersatzreifen zu sorgen.¹⁰

Mit Hilfe zu bildender Arbeitsgemeinschaften und der Federführung des Landrates sollten Verkehrsbeziehungen rasch bereinigt und Transportgemeinschaften überprüft oder weitere Betriebe zu Transportgemeinschaften zusammengeführt werden.¹¹

Zum Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln (Schiene, Straße, Wasserstraße) wurden Bezirksverkehrsleitungen gebildet, denen die Bevollmächtigten für die einzelnen Verkehrsarten angehörten. Die Fahrbereitschaft als Vertreterin des Straßenverkehrs handelte demnach nur bedingt selbständig und musste innerhalb der Bezirksverkehrsleitung stets auch die Zwänge anderer Verkehrsarten mit berücksichtigen. Sie war damit nur ein Teilbereich der verwaltungsmäßigen Reorganisation des Verkehrs- und Transportwesens unter Kriegsbedingungen. Sie gewann jedoch in den Landkreisen Villingen und Donaueschingen, mit einem die Region wenig aufschließenden Schienennetz und ohne Wasserstraßen, ein nicht zu unterschätzendes Gewicht bei der Lenkung der Transporte.

Wurden die Fahrbereitschaften Donaueschingen und Villingen zum einen in kreisübergreifende Gruppenfahrbereitschaften oder Bezirksverkehrsleitungen einbezogen, so konnten umgekehrt bei Bedarf innerhalb des Kreises Untereinheiten, sog. „Stützpunkte“ errichtet werden. In den Landkreisen Donaueschingen und Villingen scheint dies vor Kriegsende jedoch nicht mehr der Fall gewesen zu sein.

Die Verschärfung des Krieges bewirkte einen erneuten Aufgaben- und Verfügungszuwachs. Hierzu wurden die Fahrbereitschaftsleiter als Transportbeauftragte unter anderem durch das Rüstungskommando Villingen/Freiburg über die Notwendigkeiten hinsichtlich der Transportbedürfnisse der Rüstungsindustrie in den Kreisen instruiert und zu diesem Zweck im Laufe des Monats März 1943 in die Industrie- und Handelskammern in Freiburg oder Konstanz einbestellt, wo ihnen die umgehende Einrichtung eines Notstandsfahrdienstes bei Rüstungsbetrieben aufgetragen wurde.¹²

Anfang 1944 wurde die Anordnungs-, d.h. Machtbefugnis des Bevollmächtigten für den Nahverkehr (Nbv) – noch einmal beträchtlich erweitert, was sich wiederum in erweiterten Befugnissen der Fahrbereitschaftsleiter niederschlug.¹³ Gegenüber der gewerblichen Wirtschaft konnten nun Transporte verboten oder für ihre Durchführung bestimmte Verkehrswege vorgeschrieben werden. Transporte konnten auf andere Verkehrsmittel verlagert und Anordnungen zur deren Auslastung auf der Straße getroffen werden. Wie weit der Einsatz im Einzelfall dabei gehen und sich mit den Unrechts- und Gewaltmaßnahmen auch eines Reichsführers SS und dessen Ämtern verbinden konnte, zeigt beispielsweise die Anordnung des Nbv für Salzburg, im dortigen Kreis Omnibusse und LKWs für die blitzartig durchgeführte K[ärnten-] Aktion zur Deportation (April 1944) von Angehörigen slowenischer Partisanen und Sympathisanten zur Verfügung zu stellen. Auch Katastropheneinsätze nach Bombenangriffen in Großstädten oder die Räumung von Bahnhöfen fielen in den Aufgabenbereich der Fahrbereitschaft.

Geschmälert wurden der Handlungsspielraum und die Effizienz jedoch durch den immer mehr zunehmenden Kompetenzwirrwarr und den Versuch der Ausdehnung des eigenen Machtbereiches von Partei- und Verwaltungsstellen. So zerfiel die relativ schwache Stellung des Nbv bereits gegen Ende 1944 unter dem Zugriff auf dessen Transportmittel oder deren Vorenthaltung. Die Anweisung von Gauleiter Robert Wagner Ende Oktober 1944, im innerörtlichen Verkehr der Städte und Gemeinden auf kraftstoffbetriebene Transportmittel zu verzichten und diese dem Nbv zur Verfügung zu stellen¹⁴, war augenscheinlich die Bemäntelung eigener Interessen, befahl er diesem doch kurz darauf in seiner Eigenschaft als Reichsverteidigungskommissar, ihm LKW für Schanzarbeiten zur Verfügung zu stellen. Währenddessen gründete das Rüstungskommando für die Rückverlagerung von Firmen aus dem Elsass einen eigenen Transportstab¹⁵, über den der Nbv nicht verfügen konnte. Dieser den Nationalsozialismus kennzeichnende Polykratismus wandelte sich auf der Ebene des Kreises Villingen zum Kriegsende hin in ein unkoordiniertes selbständiges Handeln der am Nahverkehr Beteiligten. Man übergab die Kompetenzen der Fahrbereitschaft und nahm auch auf deren Weisungen keine Rücksicht mehr. Sowohl die Kreisleitung als auch die großen Rüstungsfirmen wie Kienzle und SABA organisierten ihre Transporte eigenständig und ohne Absprache. Damit wurde der Einfluss der Fahrbereitschaften auf ein gelenktes Transportwesen zum Kriegsende hin immer stärker ausgehöhlt und zurückgedrängt.

Was das Personal der Fahrbereitschaften Villingen und Donaueschingen betraf, so wurde der Anspruch, Personen aus der freien Transportwirtschaft ins Amt zu berufen, nur teilweise erfüllt und kriegsbedingt zunichte gemacht. Eingesetzt in die Leitung wurden zuletzt nicht zum Kriegsdienst gezogene, eher fachfremde ältere Personen mit, wie im Falle eines Villingener Leiters, zuweilen zweifelhafter und bewegter Vergangenheit.

Kennzeichnend für diejenigen Leiter, die nicht aus dem engeren Raum stammten, ist zugleich ein beruflich unstetes Vorleben, wie man es auch auf der mittleren Verwaltungsebene der in den Kreisen befindlichen Umsiedlerlager der Volksdeutschen Mittelstelle feststellen kann, welche auf das gleiche Rekrutierungspotential zurückgreifen mussten.

Leiter der Fahrbereitschaft des Mobilisierungsbezirkes 25 Triberg (Kreise Donaueschingen, Neustadt und Villingen) wurde 1938 Josef Hirt, Direktor der Firma Speditions-AG vormals Seegmüller & Cie. in Triberg mit Büro in der Gerwigstr. 16. Er blieb zunächst FB-Leiter des Landkreises Villingen nach der Reorganisation 1940.

Ihm wurde ab 25. Juli 1942 der gebürtige Lörracher Albert Meier¹⁶ zur Seite gestellt, der gleich darauf, Anfang August, Hirt ablöste und bis zum Kriegsende (?) Leiter der Fahrbereitschaft in Villingen blieb.

Der Donaueschinger Fahrbereitschaft¹⁷ stand bis zum 5. April 1945 der noch am 5.7.1939 vom Nbv in Stuttgart auf Vorschlag des Donaueschinger Landrates verpflichtete Kohlenhändler Albin Meister¹⁸ vor. Er wurde, nachdem seine Gesundheit aufgrund des pausenlosen Einsatzes stark angegriffen war¹⁹, Anfang April 1945 durch Fahrbereitschaftsleiter Häffner²⁰ ersetzt, der zuvor am Landratsamt Gebweiler im besetzten Elsaß, dann kurzfristig an dem schon vom Einmarsch der Amerikaner bedrohten Landratsamt Buchen/Odenwald in gleicher Eigenschaft tätig gewesen war.

In Meiers Villingener Dienststelle, die bis Kriegsende ein kaum 25 qm großes Büro in der Niederen Straße besetzt hielt, arbeitete die Stenotypistin Elfriede S. als eine bis zum 15. Oktober 1942 vom Güternahverkehrsbeauftragten in Karlsruhe zugewiesene Hilfskraft. Nach deren Abzug und dem krankheitsbedingten Ausfall einer Bewerberin aus Hornberg hoffte man erfolglos auf eine Kraft des nach Freiburg verlegten Rüstungskommandos Villingen.

Die für Villingen dann eintretende Personalsituation unterhalb der Leitungsebene mag zwar besondere Gegebenheiten widerspiegeln, sie ist zugleich jedoch symptomatisch für die Personalprobleme dieser Organisationseinheit bei bereits deutlich fühlbarem Mangel an geeigneten Hilfskräften mit Verwaltungsausbildung oder -erfahrung.

Die von Meier dann – wohl aus sehr persönlichen Gründen – vorgeschlagene und eingestellte Sekretariatskraft erwies sich nach wenigen Wochen als eine Saarbrücker Bardame ohne Schreibmaschinen- und Stenokenntnisse und unfähig oder unwillig, diese zu erlernen.²¹ Nach deren Kündigung kam es in der Folge bis Ende Oktober 1943 zu kurzfristigen Anstellungen, da die mit einem Daueranstellungsvertrag versehene Schreibkraft sogleich ihren Resturlaub nahm, an den sich ein längerer Heiratsurlaub anschloss.²²

Bis 1. März 1944 half schließlich die Angestellte Elfriede F. Sie wurde von einer 20jährigen Aushilfsangestellten ersetzt, die bis dahin bei der Heidelberger Firma der Gebrüder Schwabenland gearbeitet hatte. Nachdem diese zu Jahresbeginn 1945 einem Rüstungsbetrieb zugewiesen wurde²³, erhielt die Abteilung im Januar zwei Verwaltungskräfte aus der seit November 1944 nach Karlsruhe und dann nach Sinsheim verlagerten Dienststelle des Nvb im Elsaß aus Strassburg. Damit war über die ganze Zeit des Bestehens die Villingener Fahrbereitschaft mit mindestens einem Leiter und zwei Verwaltungskräften besetzt.

Das Donaueschinger Personal der Angestellten und Sekretärinnen lässt sich aufgrund des Aktenverlustes durch Bombenvolltreffer und weitgehender Zerstörung des alten Bezirksamtsgebäudes am 22. Februar 1945 so gut wie nicht mehr rekonstruieren.

Die FB-Leiter als Sondergewalten im Nationalsozialismus

Nach seiner Funktion und Stellung zählt der einer Fahrbereitschaft vorstehende Fahrbereitschaftsleiter zu den Sondergewalten der nationalsozialistischen Diktatur. Dem Typus nach steht er in der Reihe der Klein- und Kleinstkommissare²⁴. Zwar blieb der Fahrbereitschaftsleiter im Gegensatz zu den herausragenden Sondergewalten²⁵ wegen seines umfangmäßig geringeren Auftrages an eine Verwaltung gebunden, doch hatte er ressortübergreifende, reglementierende und koordinierende Aufgaben mit Einbezug von Behörden und privaten Unternehmen. Wie bei allen Sonderkommissaren war seine Hauptaufgabe die Verteilung knapper Güter, hier der beschränkten Transportkapazitäten.

Auch die für alle Sonderkommissare feststellbare Tendenz zur Bürokratisierung und Institutionalisierung lässt sich bei den Fahrbereitschaftsleitern erkennen, wengleich sie erst nach Kriegsende und in anderem Rahmen gefestigt wurde. Schon bald nach ihrer Einsetzung wurden sie in den Kreisbehörden durch zuzuweisende Büroräume in der Nähe der Landräte räumlich an die Verwaltung gebunden. Auch durch die ihnen zugewiesenen Hilfskräfte aus der Verwaltung und von dieser besoldet gerieten sie institutionell immer stärker zu einem Teil der Kreisverwaltung. Da über sie zudem in verwaltungstechnischer Hinsicht keine Klagen aktenkundig wurden ist davon auszugehen, dass sie durch ein rasch erworbenes Mindestmaß an bürokratischem Prozedere sich in die Verwaltung einpassen konnten und von dieser akzeptiert wurden.

Nicht feststellbar hingegen im Gegensatz zu anderen Sonderkommissaren sind bei den FB-Leitern auf Kreisebene Personalunionen, d.h. eine Verbindung von staatlicher und politischer Autorität durch die Ausübung inhaltlich ähnlicher Funktionen in Partei und Verwaltung. Dies geriet ihnen insbesondere gegen Ende des Krieges zum Nachteil, als sie bei konkurrierenden Zuständigkeiten und unter dem Einfluss zentrifugaler Kräfte ihre Anweisungen schlichtweg ignoriert sahen.

Wie bei allen Sondergewalten, so kam auch bei den FB-Leitern den Kraft- und Beziehungsverhältnissen auf der Ebene ihres unmittelbaren Wirkens mehr Bedeutung zu als der normativen Kraft der reichsweit gültigen Gesetze und Ausführungsbestimmungen. Als Knoten in einem Netz aus unterschiedlichen Behörden und Institutionen von Partei, Staat und Wirtschaft wurden sie von deren Konflikten unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen oder konnten, wenn Persönlichkeit und Umstände es zuließen, diese neutralisieren. Insgesamt jedoch scheint es, dass die aus kleineren Unternehmen des lokalen Transportgewerbes oder aus niederen Verwaltungsrängen Stammenden keinen Rückhalt besaßen und sich daher im Versuch der Erfüllung der Vorgaben aufrieben. Dies zumindest könnte man auch aus der Äußerung des Donaueschinger Landrates über die Erschöpfung des dortigen FB-Leiters zu Kriegsende schließen.²⁶

Nicht übersehen werden sollte jedoch, dass die Verwaltungsstelle Fahrbereitschaft eine regionale Keimzelle der Form modernen Verwaltungshandelns darstellte, in der mittels Gremien und Arbeits-, Projekt- oder Interessengruppen nach konsensfähigem Interessenausgleich gesucht wurde. Hier vollzogen sich im Hinblick auf den Einsatz der noch betriebsbereiten Transportfahrzeuge ständig Aushandlungsprozesse, in denen Interessen abgewogen und unterschiedliche Perspektiven berück-

sichtigt werden mussten. Die Fahrbereitschaft als Koordinierungsgremium auf der unteren Verwaltungsebene des Kreises half dabei, das „höheren Orts angerichtete polykratische Chaos“²⁷ zu kompensieren. Theoretisch besaß der Leiter der Fahrbereitschaft von Anfang an die Möglichkeit, als zentrale Person in einem informellen wie institutionellen Kreis von Mitakteuren eine Feinsteuerung zu bewirken, wie sie heute in der Verwaltung weitgehend praktiziert wird.

Dass diese in der Praxis vor allem mit Fortdauer des Krieges weitgehend misslang, lag an den sich rapide verschlechternden Rahmenbedingungen.

Was die FB-Leiter von dem Großteil der übrigen Sonderkommissare unterschied war, dass sie keine Verzahnung von Partei und Staat im Sinne von Ämterkombinationen auf der untersten Ebene repräsentierten. Da sie allein mit Aufgaben betraut waren, die im Rahmen der Kreisverwaltung abgewickelt wurden und ihnen keine weiteren, ähnlichen Arbeitsfelder in der Kreisleitung zugewiesen waren, fehlten ihnen zum effizienten Handeln die Spielräume anderer Sonderkommissare. Stets mussten sie Widerstände aus der Partei und der Wirtschaft fürchten, da sie diese nicht mit genügend Autorität lösen konnten. Jedes Ringen um Ausgleich barg die Gefahr, dass man ihre Interessen missachtete. So gerieten sie vor allem zunehmend gegen Kriegsende in den für alle Verwaltungseinheiten des Dritten Reiches „nachgerade typischen Konflikt um die Verfügungsgewalt über knappe Ressourcen“²⁸.

Die Fahrbereitschaft der Nachkriegszeit 1945–1949: eine Abteilung der Not

Mit dem Verschwinden von Parteistellen und Rüstungsbürokratie fand sich die Fahrbereitschaft nach der Besetzung als alleinige Koordinierungsstelle auf Kreisebene wieder und gewann vor allem im Hinblick auf die Auslastung der übrig gebliebenen Transportmittel eine neue Weihe. Unmittelbar nach dem Zusammenbruch fortgeführt, zog sie ihre Daseins- und Tätigkeitsberechtigung weitgehend aus jenen Schwierigkeiten und Mängeln, die der Krieg bewirkt hatte. Das fast vollständige Fehlen von Transportmitteln, bedingt durch Zerstörung, Treibstoff- und Ersatzteilmangel, verlangte weiterhin nach einer lenkenden Zusammenfassung der noch vorhandenen Kapazitäten und die Inanspruchnahme privater Fahrzeuge.

Zunächst wurde die Institution unter ihrem herkömmlichen Namen „Fahrbereitschaft“ weitergeführt, bis sie im Zuge des Neuaufbaues der Landesverwaltung die Bezeichnung „Straßenverkehrsleitung“ erhielt bzw. in diese neu entstandene Verwaltungseinheit, aus der später das Straßenverkehrsamt des Landratsamtes hervorging, integriert wurde.

Die Fahrbereitschaften wie die Gruppenfahrbereitschaften unterstanden bis Jahresbeginn 1946 zunächst dem regional zuständigen Landeskommissariat Konstanz, dann dem bei der Landesregierung in Freiburg angesiedelten Bevollmächtigten für Nahverkehr für Südbaden, ab Dezember 1946 unter der Oberaufsicht des neu geschaffenen Staatskommissariates für Post und Eisenbahn (Verkehr), das von dem St. Georgen-Peterzeller Unternehmer Johann Weisser geleitet wurde.²⁹

Die allein schon durch die Namensgebung an den Bevollmächtigten für den Nahverkehr Nbv vor 1945 anknüpfende vorgesetzte Dienststelle litt allerdings unter Anlaufschwierigkeiten. Da sie ihre Tätigkeit noch vor der Veröffentlichung

eines offiziellen Gründungserlasses aufgenommen hatte, fiel sie zunächst beim Landeskommisariat Konstanz erst durch Weisungen gegenüber den Fahrbereitschaften des Bezirkes auf, für die man noch kompetent zu sein glaubte.

Der dort noch immer tätige, jedoch zur Auflösung Ende 1945 vorgesehene Transportbeauftragte setzte sich gegen die neue Behörde vergebens zur Wehr.³⁰ Damit geriet die Fahrbereitschaft in einen etwa einen Monat dauernden Kompetenzstreit, der seine Ursachen in dem Neuaufbau der ministerialen Verwaltungsstruktur in Freiburg unter Ablösung des Konstanzer Landeskommisariates hatte.

Nachfolger des Bevollmächtigten für den Nahverkehr in Südbaden wurde Anfang 1947 der in Freiburg am Ministerium für Wirtschaft und Arbeit eingesetzte Landesstraßenverkehrsleiter. Er wiederum schuf in Konstanz ein Bezirksstraßenverkehrsamt, dem am 2. Februar 1947 die Kreisstraßenverkehrsämter Villingen und Donaueschingen, denen die nun Straßenverkehrsleiter genannten Fahrbereitschaftsleiter der Kreise zugeordnet waren, unterstellt wurden.³¹

Die Donaueschinger wie die Villingener Fahrbereitschaft waren zunächst der Gruppenfahrbereitschaft Konstanz zugehörig. Ende November 1945 war die Übernahme der Villingener Fahrbereitschaft in die Gruppenfahrbereitschaft Freiburg vorgesehen.³² Dazu scheint es jedoch nicht mehr gekommen zu sein. Nachdem die Kreisstraßenverkehrsämter Donaueschingen und Villingen, denen die Fahrbereitschaftsleiter resp. Straßenverkehrsleiter zugeordnet waren, alle dem Bezirksstraßenverkehrsamt Konstanz zugewiesen wurden, blieb scheinbar auch der Villingener Straßenverkehrsleiter bei Konstanz.³³

Flankiert wurden die Fahrbereitschaften seit 1946 durch „Transportkommissionen“, die in den Landkreisen auf Betreiben der Besatzungsmacht hin zu bilden waren³⁴ und die ein demokratisches Element hinzufügen sollten.

Ungelöst längere Zeit über das Kriegsende hinaus blieb auch die schon seit den Kriegsjahren trotz gegenteiliger Dienstanweisungen beharrlich verfochtene Unabhängigkeit der Fahrbereitschaftsleiter gegenüber dem Landrat als Vorstand der Landkreisverwaltung. Die traditionell unter den Straßenverkehrsleitern verbreitete Haltung, Entscheidungen ohne Rücksprache oder zuweilen in hartem Konflikt mit dem Landrat zu treffen, veranlasste selbst die Militärregierung zum Eingreifen. Ende Dezember 1945 unterstrich der für das Verkehrswesen im Land Baden Zuständige der Militärregierung, General Jacques Fernand Schwartz noch einmal deutlich, dass die Kreisstraßen- wie Bezirksstraßenverkehrsleiter in allen Angelegenheiten den Landräten unterstellt seien.³⁵

Angesichts der Tatsache, dass die Fahrbereitschaften zunächst der Lebensmittelversorgung und als Personennahverkehrersatz des Landkreises dienten, wurde die Finanzierung neu geregelt. War bisher das Reich für den Betrieb und die Personalkosten zuständig, so verfügte nun die (süd-)badische Landesverwaltung dass sämtliche Kosten ab 1. April 1945 von den Landkreisen zu tragen seien.³⁶ War eine Fahrbereitschaft gleichzeitig für eine Stadt und einen Landkreis tätig, so mussten die entstehenden Kosten entsprechend der Beanspruchung des Kraftfahrzeugparks auf die Beteiligten umgelegt werden.

Einnahmen aus Gebühren zur Verkehrsgenehmigung (z.B. Zulassungen) und der Abgabe von Leistungsnachweisheften konnten die Landkreise vollständig

behalten, die Einnahmen aus Transportauftragsgebühren mussten mit dem Land hälftig geteilt werden. Erlöse aus dem Verkauf herrenloser, zum amtlich geschätzten Wert verkaufter Fahrzeuge gingen vollständig an das Land.³⁷

Selbst für die Veräußerung anderer Fortbewegungsmittel auf Rädern außer Kraftfahrzeugen war die Kreisstraßenverkehrsleitung zuständig. So wurde beispielsweise dem Gendarmerieposten Blumberg ein Fahrrad verkauft, welches von der Wehrmacht aufgegeben und im Amt stehen geblieben war.³⁸

Fahrbereitschaftsleiter für Donaueschingen spätestens seit September 1945 war Leopold Merz³⁹, der im Oktober durch Regierungsoberinspektor Bartholomäus Kirmaier⁴⁰ (Landratsamt) abgelöst wurde. Im Sekretariat verblieben die noch kurz vor Kriegsende 1945 zugewiesenen Schreibkräfte.

Fahrbereitschaftsleiter in Villingen war zunächst der Angestellte des Landratsamtes Karl Krachenfels⁴¹, dem ab Ende August 1945 ein bereits Ende Februar 1946 wieder (anscheinend wegen Kassenunregelmäßigkeiten und nicht erlaubtem Besitz eines privaten PKW) fristlos entlassener Kfz-Ingenieur⁴² als technischer Leiter beigegeben wurde. Unterstützung erhielt die Abteilung von einer Schreibkraft.

Damit blieb auch die Fahrbereitschaft Villingen weitgehend in der Hand von Personen mit Verwaltungspraxis, wie sich dies bereits im Laufe des Krieges abgezeichnet hatte.

Jetzt wurde auch die vor Kriegsende bei Bedarf mögliche Errichtung von Stützpunkten innerhalb des Kreisgebietes verwirklicht. Am 18.03.1946 entstand in Furtwangen ein Stützpunkt, dessen Leitung man dem Bürgermeister übertrug, der sich der Mithilfe des städtischen Angestellten Paul Kreuzer bediente.⁴³

Die Fahrbereitschaften als Teil der Kreisstraßenverkehrsämter wurden am 1. April 1947 dem Landesstraßenverkehrsleiter unterstellt und verstaatlicht.⁴⁴ Dieser selbst wurde nun dem neu gebildeten Straßenverkehrsamt Land Baden im Staatskommissariat für Verkehr eingegliedert. Damit hatte die Fahrbereitschaft als Einrichtung der Landkreisselbstverwaltung aufgehört zu bestehen.

Zusammen mit dem Kreisstraßenverkehrsamt wurde schließlich auch die Fahrbereitschaft zum 1. Juli 1949 aufgelöst. Verbleibende Aufgaben, insbesondere die Treibstoffabgabe, übernahm nun die (staatliche) Verkehrsabteilung des Landratsamtes⁴⁵ nach dem Recht der neu gegründeten Bundesrepublik.

Letzte Aufgabe: Verwaltung der Not und des Hinterlassenen

Nach dem Zusammenbruch gewannen die Fahrbereitschaften von Donaueschingen und Villingen noch einmal an Bedeutung, als der bis etwa Mitte April 1945 trotz größter Beeinträchtigungen durch Bombardierung und Beschuss aufrecht erhaltene Schienenverkehr zunächst völlig zum Erliegen kam.

Erst im Juni 1945 wurde die Bahnstrecke Donaueschingen-Freiburg wieder eröffnet. Die Reichsbahn konnte nach Reparatur der Tunnels im Bereich Triberg auf der Schwarzwaldbahn am 30. Juni eingleisig den Betrieb wieder aufnehmen.⁴⁶ Der erste Zug der Bregtalbahn nach Furtwangen fuhr am 12. Juli 1945, jedoch wegen der knappen Kohlenzuteilung mit nur einem Zugpaar. Weder nach Häufigkeit noch Kapazität konnten die Bahnen die Bedürfnisse der Bevölkerung befriedigen. Es war praktisch unmöglich, mit einem weitgehend vernichteten Bestand an rollendem

Material, der zudem noch dem französischen Militär und den anlaufenden Reparierungen der Zwangsarbeiter zu dienen hatte, auch die dringendste Nachfrage nach Fahrten zu befriedigen.

Die FB-Leiter achteten bei dem großen Fahrzeugmangel darauf, dass keine Leerfahrten des LKW-Güterverkehrs entstanden und regelmäßig auch wegen der nicht mehr existierenden fahrplanmäßigen Busse Personen mitgenommen wurden.

Die Wiedereröffnung der alten Buslinien ließ am längsten auf sich warten, da Neufahrzeuge und Ersatzteile noch bis fast zum Ende des Jahrzehnts ein knappes Gut blieben. Privatunternehmer auf eigene Rechnung gab es nur sehr wenige, und die Post musste Prioritäten bei der Bedienung der Linien im Land setzen.

Zwar hatte die Besatzungsbehörde bereits im Dezember 1945 die Wiedereröffnung von Kraftomnibuslinien angemahnt, doch konnte aufgrund Fahrzeug- und Reifenmangels im Bereich der Post erst am 4.4.1946 die Linie Donaueschingen-Blumberg⁴⁷ wieder in Betrieb genommen werden. Fast zwei Jahre später, Ende 1948 folgte die Ostbaarlinie nach Öfingen⁴⁸, 1951 schließlich die frühere Linie nach Bonndorf.⁴⁹ Zuvor, am 2.6.1949 war der Linienverkehr Donaueschingen-Schwenningen wieder aufgenommen worden.

Der Fahrbereitschaft fiel damit die Aufgabe zu, Parallel- und Ersatzverkehre zum Personen- wie Warentransport zu organisieren und zu leiten.

Angesichts des nahezu völligen Fehlens an einsatzbereiten Kraftfahrzeugen und insbesondere Lastwagen und Bussen hatten die Kreisstraßenverkehrsleiter in Donaueschingen und Villingen wie ihre Kollegen in den übrigen 19 Stadt- und Landkreisen eine fast unlösbare Aufgabe.

Was an Fahrzeugen vorhanden war, glich eher einem Schrottplatz denn einem leistungsfähigen Wagenpark. Noch am 1. November 1946 zählte man in Südbaden nur 4616 Lastkraftwagen, wovon rund 2000 infolge mangelnder Reifen oder Ersatzteile nicht einsatzfähig waren. Dem angenommenen Bedarf an 3.000 LKW standen 110 zugelassene Neufahrzeuge gegenüber.⁵⁰

Nach dem Einmarsch der französischen Truppen hatten darüber hinaus die befreiten Kriegsgefangenen binnen kürzester Zeit mit der Suche nach Fortbewegungsmitteln begonnen. In den Tagen der wilden Selbstrepatriierung⁵¹ ab dem 23. April griffen vor allem Franzosen und Holländer nach PKWs und Lastkraftwagen, die, wenn sie nicht fahrbereit waren, sich leicht wieder in Stand setzen liessen.

So wurden beispielsweise zwei bei der Firma SABA aufgebockte LKWs, einer davon gar ohne Reifen, von den Heimkehrwilligen flott gemacht und davon gefahren ebenso wie der dort abgestellte PKW Horch-Pullmann.⁵² Die Schilderungen zu Zwecken der Heimkehr requirierter Fahrzeuge aus Firmen und in Privathaushalten könnte noch um ein vielfaches erweitert werden. Der Zugriff auf diese Fahrzeuge trug zu einer Verschlechterung der Versorgung ebenso bei wie die kurz zuvor erfolgten Zerstörungen im Zuge der Kampfhandlungen. Manche der Fahrzeuge fand man in den folgenden Wochen und Monaten verlassen, weil ohne Treibstoff, am Straßenrand, manche zerstört, viele reparaturbedürftig, wieder.

Um unter diesen Umständen eine halbwegs regelmäßige Transporthilfeleistung zu erbringen, erteilte die Fahrbereitschaft etwa 14 sich anbietenden Einzelunternehmern, darunter zwei Elsässern⁵³, Transportaufträge. Eine Heranziehung

von Lastkraftwagen, wie sie gesetzlich möglich gewesen wäre, entfiel nur, weil sich rasch eine genügende Zahl von Transportunternehmern fand, welche die Fahraufträge zunächst als Grundlage ihres Geschäftsbegins sahen. Täglich morgens um acht Uhr fanden sie sich im Büro der Fahrbereitschaft, einem vom Landratsamt bei der Firma Autogarage Maier angemieteten Raum an der Brigachstraße ein, um die Transportaufträge entgegenzunehmen oder die Tagespauschale vergangener Fahrten geltend zu machen.

So wie die Lebensmittelknappheit dieser Jahre einen Schwarzmarkt förderte, schuf auch der Transportbedarf seine Grauzone. Noch 1947 fand die französische Gendarmerie bei Kontrollen oft nur für den Güterverkehr zugelassene LKW, deren Fahrer sich durch die illegale Mitnahme von Personen auf der Ladefläche ohne Wissen ihrer Arbeitgeber hohe Nebeneinnahmen verschafften.⁵⁴ Trotz einer seit 5.9.1946 durch das Gouvernement Militaire wieder reglementierten Personenbeförderung mag die Fahrbereitschaft über die nicht allzu offensichtlichen unbeauftragten „Transporte“ hinweggesehen haben, minderte sich dadurch doch der auf ihr lastende Organisationsdruck. In den betreffenden Akten fanden sich zumindest bis heute keinerlei Hinweise auf eine Überwachung und Ahndung dieses Nebengeschäftes.

Zu den ersten im Auftrage der Fahrbereitschaft tätig gewordenen Fuhrunternehmern gehörte auch Otto Bächle aus Unterkirnach, Gründer der heute noch florierenden Spedition. Mit Genehmigung der örtlichen Militärregierung und der Entrichtung eines Kaufpreises von 1.500 RM für erworbenes Wehrmachtsgut zog er im Juni 1945 einen Holzvergaser Opel Blitz 3,5 to aus einer zerstörten Fahrzeugkolonne bei Oberkirnach und liess ihn fahrfähig machen. Im August erhielt er seinen ersten Transportauftrag. Er hatte er eine Ladung Wäsche aus dem Villingen Krankenhaus in die Wäscherei nach Löffingen zu verbringen, wobei gleichzeitig Frauen und Kinder auf der offenen Ladefläche mitzunehmen waren. Bächle erhielt im folgenden einen Großteil der Aufträge zunächst von der Fahrbereitschaft. Zur Versorgung der Bevölkerung musste er Lebensmittel von der Reichenau und dem Kaiserstuhl heranschaffen.

1946 kam der Auftrag zur Personenbeförderung mittels LKW auf der Strecke Villingen-Vöhrenbach hinzu⁵⁵, da die Post wegen Fahrzeugmangels in Baden zunächst nur die Hauptachsen bedienen konnte.

Auch im Bezirk des Landratsamtes Donaueschingen musste die Fahrbereitschaft zunächst Personentransporte organisieren. Selbst als im Juni die Eisenbahnverbindung nach Freiburg wieder geöffnet wurde, war diese so schlecht, dass eine verstärkende Parallelverbindung für Personen- und Warentransporte unumgänglich war. Gefahren wurde in der Regel dienstags und freitags von und nach Freiburg. Auf offenem Wagen saßen da Alte, Frauen mit Kindern, „Amputierte und erschöpfte, aus der Kriegsgefangenschaft entlassene Heimkehrer, dichtgedrängt auf Bergen von Koffern, Säcken und Mobiliar aller Art“.⁵⁶ Wie oft sammelten sich gegen 10 Uhr morgens, der gewöhnlichen Abfahrtszeit, eine lange Reihe von Passagieren. Nur zu oft konnten nicht alle mitgenommen werden und viele zogen mehr als einmal unverrichteter Dinge wieder nach Hause, wobei doch jeder einen wichtigen Grund für die Fahrt zu haben vorgab.

Beauftragt mit diesem rudimentären „Linienverkehr“ war Fuhrunternehmer Edwin Engesser aus Sunthausen, der dazu täglich bei 10 Sammelstellen die Milch zu holen und in die Milchzentrale Villingen zu verbringen hatte.

Zur Verfügung standen der Donaueschinger Fahrbereitschaft 20 Lastkraftwagen und 62 Zugmaschinen mit Anhänger (Stand Dez. 1945), wobei letztere überwiegend zu Holztransporten für die Militärregierung und auch Zivile eingesetzt wurden⁵⁷.

Die Villingener Fahrbereitschaft hatte zur gleichen Zeit 44 Lastkraftwagen und 6 Zugmaschinen zu ihrer Verfügung. Allerdings war ein Drittel des Fahrzeugparkes aus verschiedenen Gründen nicht einsatzfähig. Jeden Tag kam es darüber hinaus zu Reifenpannen.

Die unter der neuen Bezeichnung „Kreisstraßenverkehrsleitung“ handelnde Fahrbereitschaft hatte dabei an der ihr ebenfalls zugewiesenen Aufgabe der Zulassung und der Genehmigung des Betriebes von Kraftfahrzeugen⁵⁸ ein vitales Eigeninteresse. Neue oder wieder zugelassene LKW verstärkten auch die eigenen Handlungsspielräume, da die Fahrzeuge mit Aufträgen versehen werden konnten und den zur Verfügung stehenden Fuhrpark vergrößerten.

So hatte man keine Beanstandungen, als Anfang 1946 der Blumberger Fuhrunternehmer Erich Naujok einen 2,8 t LKW aus Schrottmaterial der Firma Otavi und liegen gelassenen Wehrmachtsfahrzeugen einen LKW zusammenbaute, wobei unter einem Borgward-Aufbau ein Skoda-Motor zum Einsatz kam.⁵⁹

Wilhelm Müller in Hammereisenbach erhielt im März 1946 die Zulassung für einen von der französischen Besatzungsmacht überlassenen Anhänger nur unter der Bedingung, dass er diesen im Bedarfsfalle zur Verfügung stelle.⁶⁰

Neben der Lebensmittelversorgung und der Personenbeförderung kam bald der Transport der Flüchtlinge und Vertriebenen. Hier waren am Bahnhof die Wagons mit den Habseligkeiten zu entladen und zusammen mit den Ankommenen in die Unterbringungen zu befördern.

Ein nicht unerheblicher Teil der Transportkapazitäten und des Fahrzeugeinsatzes galt endlich der Militärregierung und den für die Betreuung und Repatriierung zuständigen Organisationen: der ab Jahresbeginn 1946 tätigen UNRRA und, ab Sommer 1947, der diese ablösenden OIR/IRO (Organisation Internationale des Réfugiés / International Refugees Organisation). Auf einfache Anforderung mittels des zuständigen Offiziers für DPs (displaced persons) der französischen Militärregierung hin hatte die Fahrbereitschaft LKW und Fahrer zur Anlieferung von Lebensmitteln in die Lager zu stellen. Bei Abfertigung von Repatriierungszügen mussten die Heimzuschaffenden aus den Lagern an die Bahn gebracht werden. Dazu waren Essensrationen und Ausrüstung zu transportieren.

Im November 1945 beispielsweise mussten so drei bis vier Lastkraftwagen wöchentlich an zwei bis drei Tagen für diese Transporte eingesetzt werden, ein Monatsaufwand von rund 9.600 Tonnenkilometern.

Allein in der Zeit vom 25. November 1945 bis zum 1. Dezember 1945 galten 19 von 64 Transporteinsätzen diesem Bereich. Acht Transporte (Personen?) mit 1.400 tkm wurden für das Transitlager / ehem. Stalag VB durchgeführt, sechs Materialtransporte mit 3.100 tkm für die Militärregierung und noch einmal je ein

Transport täglich mit 500 tkm mit Bier und Wein für das französische Militär. Dazu kamen drei Fahrzeuge, welche täglich im Werksverkehr zur Beschaffung von Material fuhren. Acht Fahrzeuge – ca. 20 % des Wagenparks – waren während der angegebenen Periode in Reparatur.⁶¹

Auf dem Höhepunkt der Repatriierung 1946 bis in den Sommer 1947 wurden in zeitlichen nahen Abständen große Züge mit rund 1.000 Personen – fast ausschließlich Polen – aus den UNRRA-Transitlagern der Region am Bahnhof abgefertigt. Die LKW der Fahrbereitschaft waren mehrere Wochentage im Einsatz.

Neben der Organisation der Transporte oder der Beschaffung von Transportkapazitäten für die Militärregierung, die UNRRA oder die IRO/OIR hatte die Fahrbereitschaft sich auch um die Beschaffung neuer Fahrzeuge⁶² oder der Ersatzbereifung zu kümmern wie die Fahrzeughalter bei der Reparatur und Wartung der Fahrzeuge zu unterstützen.

In der Folgezeit ging allerdings die Bedeutung der Kreisstraßenverkehrsleitung immer mehr zurück und bestand, wie in Donaueschingen, zuletzt nur noch aus vier Personen.⁶³ In dem Maße, indem der Verkehr auf der Schiene sich verdichtete, neue Buslinien in Betrieb genommen wurden und auch der private Fuhrpark an LKW wieder wuchs, wurde die Reglementierung und Lenkung bestehender Kapazitäten auf der Straße immer überflüssiger. Zum Zeitpunkt der Auflösung übernahm die in den Landratsämtern angesiedelten „Transportkommissionen“ die noch zu treffenden Regelungen in diesem Bereich.

Noch lange Jahre war die Bevölkerung allerdings nahezu ausschließlich auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen.

Die über den Sommer 1949 hinaus bestehende Treibstoffknappheit und die Verpflichtung der Besitzer von neu zugelassenen Fahrzeugen, die Dringlichkeit ihres Bedarfes gesondert darzulegen⁶⁴, verhinderten eine größere Motorisierung, wie sie dann ein halbes Jahrzehnt später begann. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch das bis zuletzt in der Bevölkerung und in den Behörden umgangssprachlich immer noch als „Fahrbereitschaft“ bekannte Amt schon Geschichte und weitgehend vergessen.

Anschrift des Verfassers:
Dr. Joachim Sturm
Steigstraße 32
78078 Niedereschach

Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg:
Bestand RW 21–21, Nr.5

Staatsarchiv Freiburg
Bestand C17/1 Nrr. 6, 92
Bestand A 96/1, Nrr. 3228, 2707, 2081
Bestand G 11/6, Nr. 2

Quellen

Kreisarchiv Schwarzwald-Baar-Kreis:
Bestand B 2 [Landratsamt Donaueschingen],
Nrr.592, 593, 601, 5556

Bestand B 8 [Personalakten]

Trippel, E. (o.J.): Erinnerungen an die Übernahme des Landratsamtes Donaueschingen [1945]. Masch. Manuskript: KrA SBK, Bibliothek, Sign. G-LAN, D 5.1, TRI,

Stadtarchiv Donaueschingen:
König, H. (1945): Chronik des Jahres 1945.
Unveröffentlichtes Manuskript. o.S.

Amtsblatt der Landesverwaltung Baden 1947
Amtsblatt des Landratsamtes und der Kreisverwaltung Donaueschingen 1949
Reichsverkehrsblatt 1942

Literatur

- GOTTO, B. (2006): Polykratische Selbststabilisierung. Mittel- und Unterinstanzen in der NS-Diktatur, In: HACHTMANN, H. / SUSS, W. (Hrsg.): Hitlers Kommissare. Sondergewalten in der nationalsozialistischen Diktatur, (Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus 22), Göttingen, S. 28–50
- HACHTMANN, R. / SUSS, W. (2006): Editorial.– In: HACHTMANN, H. / SUSS, W. (Hrsg.): Hitlers Kommissare. Sondergewalten in der nationalsozialistischen Diktatur, Göttingen 2006, S. 9–27
- JACOBMEYER, W. (1985): Vom Zwangsarbeiter zum Heimatlosen Ausländer. Die Displaced Persons in Westdeutschland 1945–1951, Göttingen

Anmerkungen

- 1 Staatsarchiv Freiburg (künftig StA FR), Best. A 96/1, Nr.2707, Angabe des Bevollmächtigten für Nahverkehr im Schreiben vom 19.9.1945
- 2 Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs (Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft) vom 25.9.1935 (RGBl. I, S. 1169)
- 3 Erlass des Reichsinnenministers vom 22.9.1936 – ZR 435–654/36 g.Rs.
- 4 Der Nbv unterzeichnete mit: „Der Minister des Innern. Der Bevollmächtigte für den Nahverkehr. cf. StA FR, Best. A 96/1, Nr.2707. Amtsinhaber 1940–1945 war Oberregierungsrat Dr.Hans Schubart, ab Februar 1945 Regierungsoberinspektor Rudolf Wittmann (?); MinBl. für die bad. inn. Verwaltung, 19.2.1945, Nr.6
- 5 cf. StA FR, Best. G 11/6 Nr.2 (Einsetzung von FB-Leitern 1938–1943)
- 6 Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 19.9.1939 (RGBl. I, S. 1851)
- 7 vertrauliches Schreiben des IM vom 30.12.1939, StA FR, Best. A 96/1, Nr.2707
- 8 RdErl. d. RMdI vom 13.9.1940, II c 1079 II/40, In: RMBIIV 1940, Nr.38, S. 1793
- 9 Eine umfassende Darstellung der Aufgaben

- MORMANN, B. (1996): Johann Weisser.– In: Badische Biographien. Neue Folge IV, S. 318f.
- PREMEL, CHR. K. (2006): Die Macht der Syndikate. Das Scheitern des Reichskohlekommissars 1940/41 und die deutsche Kohlenwirtschaft, In: HACHTMANN, H. / SUSS, W. (Hrsg.): Hitlers Kommissare. Sondergewalten in der nationalsozialistischen Diktatur, (Beiträge zur Geschichte des Nationalsozialismus 22), Göttingen, S. 159–182
- RIEDEL, H. (1968): Bericht aus einer schweren Zeit, Villingen
- PETER, R. (1995): Rüstungspolitik in Baden. Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz in einer Grenzregion im Zweiten Weltkrieg (Beiträge zur Militärgeschichte 14), München
- SCHARE, H. W. (1980): Die Schwarzwaldbahn und das Bahnbetriebswerk Villingen, Freiburg

- findet sich in der Dienstanweisung für Fahrbereitschaftsleiter des Reichsverkehrsministeriums vom 10.06.1942, Abdruck in: Reichs-Verkehrsblatt Nr.13 vom 19.6.1942
- 10 StA FR, Best. A 96/1, Nr.3228, Schreiben des Landrats vom 27.11.1941
 - 11 cf. Runderlaß des Reichsverkehrsministers vom 10.6.1942 K 41 14520 (Reichsverkehrsblatt 1942 S. 80), sowie RdErl. des badischen Ministeriums des Innern vom 21.7.1942 Nr. 58384 (BaVBl. 1942, S. 582)
 - 12 Sitzung vom 3.3.1943 in Freiburg und 11.3.1943 Konstanz, cf. Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, Best. RW 21–21 Nr. 5, Bl.34 (Kriegstagebuch des Rüstungskommandos Villingen/Freiburg 1. Vj. 1943), Nr.5, Bl.34, Bl.52
 - 13 Dritte Verordnung (des Reichsverkehrsministers) zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr (Verkehrsleitende Anordnungen) vom 5.1.1944
 - 14 Freistellung von Transportraum für kriegswichtige Zwecke: MinBl. f.d. bad. inn. Verwaltung, Ausgabe A, Nr.39, 3.11.1944; Sp.565f.
 - 15 R. PETER (1995): S. 175
 - 16 geb. 24.12.1896 Lörrach, von 1926–1931 in der französischen Fremdenlegion, Abwicklung von Transportaufträgen im Bhf. Lörrach während des Westwallbaues (Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen,

- Gruppenbauleitung Oberrhein Freudenstadt/Schw.), 26.3.1941–07.05.1941 Lebensmittelverwalter für die NSV im Umsiedlerlager Freiburg, Fahrbereitschaftsleiter in Freiburg 1.8.41–24.9.41, Sonderführer Strassentransportleistung Ost in Smolensk (Russland), ab 30.6.1942 Fahrbereitschaftsleiter in Gebweiler (Guebwiller)/Elsass, ab Juli 1942 stellvertr. Fahrbereitschaftsleiter des Landkreises Villingen in Triberg, ab August 1942 Fahrbereitschaftsleiter in Villingen; nach eigenen Aussagen vorbestraft wegen Kokainschmuggels und Schwarzschlächtereier. Letzter Eintrag in Meiers Personalakte vom 3.3.1943, danach verliert sich seine Spur: Kreisarchiv Schwarzwald-Baar-Kreis (KrA SBK), Best. Personalakten, Nr. 1137
- 17 Die angegebenen Adressen Hauptstr. 45 für Hirt und Adolf-Hitler-Straße 28 (ab 1945 „verlängerte“ Josefstraße, seit 1950 Friedrich-Ebert-Str.), Donaueschingen für Albin Meister waren augenscheinlich die Büroadressen der Fahrbereitschaft, cf. StA Freiburg, Best. A 96/1, Nr.2707
- 18 geb. 24.12.1884 Ewattingen – 8.3.1961 Donaueschingen. Vorgeschlagen am 5.5.1939, ernannt am 20.6.1939 durch den Nbv Stuttgart, Verpflichtung am 5.7.1939. M. zog am 15.6.1923 von Ewattingen nach Donaueschingen, wo er einen Kohlenhandel und ein Transportgeschäft eröffnete. Nach Stellungnahme der Gestapo Villingen war M. kein Parteimitglied und stand als Katholik ursprünglich dem Zentrum nahe: StA FR, Best. G 11/6, Nr.2
- 19 So schreibt Landrat ERWIN TRIPPEL in seinen Erinnerungen über das Donaueschinger Landratsamt: „Kein Wunder, denn was von diesen Männern in dieser schweren Zeit verlangt wurde – Tag und Nacht – das hielt keiner aus, ohne krank zu werden“. Erinnerungen an die Übernahme des Landratsamtes Donaueschingen, KrA SBK, Bibliothek, Sign: G-LAN, D 5.1., TRI, S. 20
- 20 geb. in Karlsruhe, 1.11.1944 – Januar 1945 FB-Leiter in Guebwiller/Elsaß, dann Buchen/Odenwald, ab April 1945 FB-Leiter im Landratsamt Donaueschingen
- 21 KrA SBK, Best. B 8 Personalakten Nr.778
- 22 KrA SBK, Best. B 8 Personalakten, Nr. 780
- 23 KrA SBK, Best. B 8 Personalakten Nr.165
- 24 RÜDIGER HACHTMANN / WINFRIED SUSS (2006): S. 16f.
- 25 wie z.B. der Reichskommissar für Preisbildung, der Generalbevollmächtigte für die Bauwirtschaft, der Generalinspektor für Wasser und Energie oder, vielleicht am bekanntesten, der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Todt)
- 26 cf. FN 18
- 27 B. GOTTO 2006: Polykratische Selbststabilisierung, S. 40
- 28 CHR. K. PRIEMEL 2006: Die Macht der Syndikate, S. 179
- 29 Zur Biographie von Weisser: Badische Biographien. Neue Folge, Bd. IV, 1996, S. 318f. (BERNHARD MÖRMANN)
- 30 StA FR, Best. A 96/1 Nr.2707, Schreiben des Landeskommissärs vom 6.9.45 an den Nbv. Das Amt des u.a. vom Militär-Gouvernement bestellten Transportbeauftragten erlosch Ende 1946 im Zuge der Aufhebung des Landeskommissariats.
- 31 StA FR, Best. A 96/1, Nr. 2707
- 32 Schr. des Landeskommissärs an den neu vorgesehenen Bevollmächtigten für Nahverkehr in Südbaden, 14.11.1945, In: StA FR, Best. A 96/1 Nr.2707
- 33 Neuregelung der Unterstellung durch den Bevollmächtigten für Nahverkehr in Südbaden, 2.2.1946, StA FR, Best. A 96/1 Nr. 2707
- 34 StA FR, Best. C 17/1 Nr. 92
- 35 Anordnung vom 21.12.1945, in: StA FR, Best. A 96/1, Nr. 2707
- 36 Schreiben vom 16.8.1945, In: StA FR, Best. A 96/1, Nr. 2707. Noch ausstehende Gehälter aus der Zeit vor dem 1.4.1945 wurden von einer Abwicklungsstelle des Nbv, dem Gruppenfahrbereitschaftsleiter beim Bevollmächtigten für den Nahverkehr für Württemberg und Baden mit Sitz in Karlsruhe, abgewickelt.
- 37 StA FR, Best. A 96/1, Nr. 2707
- 38 Anordnung des Landrats vom 15.11.1945, in: StA FR, Best. A 96/1, Nr. 2707
- 39 geb. 13.4.1920 Hausen v. W., gest. 3.12.2002 in Donaueschingen; im Dienst seit November 1940, zuletzt als Regierungsamtmann Sachbearbeiter der Verkehrsabteilung im Landratsamt Donaueschingen: KrA SBK B 8/Nr. 1017
- 40 geb. 8.7.1892 in Kirchdorf (Bayern); 1933 Geschäftsführer des Deutschen Roten Kreuzes Freising; bis 1940 Regierungsinspektor beim Landratsamt Freising, 1940 bis 1945 Dienstleistung beim Landkommissar in Molsheim, Elsaß; nach 22.2.1945 vom badischen Innenministerium an das Landratsamt Donaueschingen zum Wiederaufbau der

- staatlichen Verwaltung entsandt; 8.5.1946 Entlassung im Zuge der Entnazifizierung; später im Bayerischen Staatsministerium des Innern: KrA SBK, B 8/Nr. 544
- 41 geb. 10.11.1908 in Villingen, gestorben 12.6.1992 in Villingen; Im Dienst von 15.7.1936 bis 30.9.1974; stellv. Leiter des Wirtschaftsamtes 1942 bis 1945; Leiter der Fahrbereitschaft bzw. des Kreisstraßenverkehrsamtes, 1945 bis 1950; KrA SBK B 8/Nr. 1407
- 42 KrA SBK, Personalakten Nr. 1290
- 43 Rundschreiben des Landesstraßenverkehrsleiters vom 2.11.1945 Nr. VII/24/45, in: KrA SBK, Best. B 2 Landratsamt Donaueschingen Nr. 5556
- 44 Sämtliche Einnahmen und Ausgaben wurden erst ab 1.10.1947 in den Landeshaushalt übernommen.
- 45 Amtsblatt des Landratsamtes und der Kreisverwaltung Donaueschingen, Nr. 27 vom 8.7.1949, 2. Jg. 1949, S. 190
- 46 der erste, für deutsche Zivilisten gesperrte Personenzug fuhr am 8. August 1945, der regelmäßige Zugverkehr begann erst am 16. August. Cf. H. W. Scharf 1980: S. 190f.
- 47 KrA SBK, Best. B 2 LRA DS, Nr. 601
- 48 KrA SBK, Best. B 2 LRA DS, Nr. 593
- 49 KrA SBK, Best. B 2 LRA DS, Nr. 592
- 50 Regierungserklärung von Staatspräsident Leo Wohlleb am 7.1.1947, Abdruck in: Amtsblatt der Landesverwaltung Baden, Nr. 1, 1947
- 51 W. JACOBMEYER 1985: Vom Zwangsarbeiter zum Heimatlosen Ausländer, S. 62
- 52 H. RIEDEL 1968: Bericht aus einer schweren Zeit, S. 130.
- 53 Angaben von OTTO BACHLE gegenüber dem Autor am 3.1.2006 wie auch die Angaben zum Beginn der Spedition
- 54 Sta FR, Best.17/1 Nr. 6 Organisation der Straßenverkehrsverwaltung 1945–1951, Schr. der Militärverwaltung vom 23.5.1947
- 55 alle Angaben www.baechle-spedition.de/geschichte.htm
- 56 HELMUT KÖNIG: Donaueschingen, Chronik des Jahres 1945, unveröff. Manuskript, Stadtarchiv Donaueschingen, S. 89f.
- 57 Der Transportumfang im Dezember 1945 betrug: Brennholz: 8.700 km – 1.800 to; Milchprodukte 1.800 km – 100 to; Lebensmittel 9.500 km – 780 to; versch. Güter 3.500 km – 50 to; alle Angaben: KÖNIG, Chronik 1945, S. 90
- 58 Erlaß Nr. 1576 des badischen Finanz- und Wirtschaftsministers in Karlsruhe vom 16.8.1945, In: KrA SBK, Best. LRA DS Nr. 5556
- 59 Dafür erhob die Fahrbereitschaft eine Zulassungsgebühr von 200 RM, verwies ihn jedoch für die technische Abnahme an den Revisionsverein. Inspektionen und Überprüfungen wie sie heute beispielsweise vom TÜV vorgenommen werden, waren jedoch nicht Aufgabe der FB.
- 60 Schreiben vom 28.3.1946, in: KrA SBK, Best. LRA DS Nr. 5556
- 61 alle Zahlenangaben aus: StA FR, Best. A 96, Nr. 2081
- 62 Regierungserklärung von Leo Wohlleb am 7.1.1947, In: Amtsblatt der Landesverwaltung Baden. Französisches Besatzungsgebiet, 2. Jahrgang 1947, Nr. 1 v. 15.1.1947, S. 9
- 63 KrA SBK, B 2/ Nr. 5556
- 64 Amtsblatt des Landratsamtes und der Kreisverwaltung Donaueschingen Nr. 20 vom 20.05.1949