

K

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Aktenzeichen

Vm Ra 80

Akteninhalt:

*Informations- und Zustellungs
Lücken im Lsg. Basel ("Kopf")*

Früheres Aktenzeichen:

Hauptaktei

V

Aktenschrank:

9

Angefangen

19

41

Aktenfach:

8

Beendet

19

Beamtenaktei (für Dez.)

Zimmer:

573

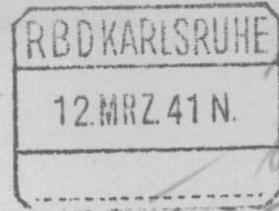
Band:

I

Basel, den 10. März 1941

N=I/Jb(Els).

An die
Rbd
Karlsruhe



Betr. Brücke über den Hüniger
Zweigkanal in km 2,070
der Hauptbahn St. Ludwig -
Weil (Rhein).

Auf Verf. 48. 48 H Jbm Ba vom 10. 2. 41.

Ich bitte, für den Monat April 1941 zur Begleichung der
Forderung der Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen-Dornach
Wirtschaftsmittel im Betrage von 40 000 RM zuzuweisen.

Handwritten signature

Karlsruhe, den 28. März 1941

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
48 1616 Jbm Ba

geb. u. v.

Auf Bericht N=I/33 (W)
v. 10. III. 41

Anlage:
1. Fürweisungs-
liste

1.) an das GA Gant

Antragsgemäß wären wir Ihnen auf betriebs-
rechnung Kap 1 Tot 14 Ziff 4. 1 (Ziff 1 2) Nr 11.00
40 000.- Pkw zu. F für Vorlage des Kostenübertrags

Führerschein erhalten
für weitere 5000.- Pkw, die
bereits dem ENBR Mü
zugeordnet waren.
La 28/3

2.) F2 + F4 zur Beizak der Führungsliste. Auf Tot
48 1616 Jbm Mü v. 19. II. 41 würden dem ENBR Mü 5000.- Pkw
zugeordnet für das gleiche Gant, sie sind jetzt dem
GA Gant zu übertragen.

3.) 1616 zur Vermerkung vorgemerkt O. Z. 17
to. 16 zu Hüniger

4.) 3019 Jbm Ba

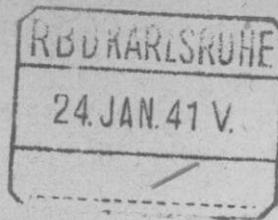
Handwritten notes and signatures:
Hüniger
25
27.3
27.3
27.3

Vorstand
des Eisenbahn-Neubauamts
Mülhausen i. Elsaß
Dierich-Edler-Str. 47
Fernruf Nr. 1505 u. 1506

Mülhausen (Elsaß), den 21. Januar 1941

Nr. Zw/Jb 20.

An die
Reichsbahndirektion
K a r l s r u h e .

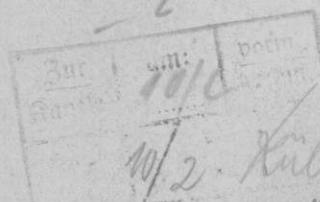


Betreff: Brücke über den Hüniger-Zweigkanal
in Km 2.070 der Hauptbahn St. Ludwig-
Weil.

Jch bat in meiner Vorlage Cu/Jb 20 vom 27.11.40
um unverzügliche Zusendung der endgültigen Bauzeichnungen
der Widerlager der Hüniger-Zweigkanalbrücke.

Die Holzspundwände im Kanalbett sind nun her=
gestellt und die Baustelleneinrichtung beendet. Das Wasser=
straßenamt möchte den Kanal so bald wie möglich wieder in
Betrieb nehmen.

Jch bitte nun meinem Antrag eiligst zu entsprechen
und die womöglich mit der Pi.Kommandantur Baden - Baden zu
treffenden Vereinbarungen gleich in die Pläne aufzunehmen.



Rev

48. 48H. Hon. Sa

1/20
Rückbrief vom 10. Februar 1941

Auf die Vorlage des
Neubauamts Mülh. (10/2. 41)
Cu/Jb 20 v. 27. 11. 40; 20/36 20. 0. 21. 41.

Anlage
1 Entwurf 3-fach.
1 Skizze

1. An des Sa Kapl.

Abzu-sterfordieren mit dem Entwurf obiger Brücke,

Wüstensand über der mit einem Baum

für eine ungenutzte auf der Gelände liegt das mit einem Baum

Über dem unteren Holzgerüst am 15/16 20 v. 27. Nov. 40 vorliegenden

Platz. Die Holzlager sind über 1,50 m über dem

Maß verfahren, um die Länge der Holzgerüste

anzuführen zu können. Für die obenstehenden Holzgerüste

die Gleitunterformung zu 4 m angenommen, die für

einige Personen auf dem Berg ist sind mit 48 Den die

Langholzgerüste, die in 1,80 m Abstand liegen, verwendet

werden können. Zu beachten ist auch, daß die Holzgerüste

gegen die Wälle einen Abstand auf der Seite für die

einige Personen auf dem Berg ist sind mit 48 Den die

Langholzgerüste, die in 1,80 m Abstand liegen, verwendet

werden können. Zu beachten ist auch, daß die Holzgerüste

gegen die Wälle einen Abstand auf der Seite für die

einige Personen auf dem Berg ist sind mit 48 Den die

Langholzgerüste, die in 1,80 m Abstand liegen, verwendet

werden können. Zu beachten ist auch, daß die Holzgerüste

gegen die Wälle einen Abstand auf der Seite für die

einige Personen auf dem Berg ist sind mit 48 Den die

Langholzgerüste, die in 1,80 m Abstand liegen, verwendet

werden können. Zu beachten ist auch, daß die Holzgerüste

gegen die Wälle einen Abstand auf der Seite für die

einige Personen auf dem Berg ist sind mit 48 Den die

Langholzgerüste, die in 1,80 m Abstand liegen, verwendet

werden können. Zu beachten ist auch, daß die Holzgerüste

Zusätzliche
Anmerkungen
die Länge der Holzgerüste
anzuführen zu können
Für die obenstehenden Holzgerüste
die Gleitunterformung zu 4 m
angenommen, die für einige
Personen auf dem Berg ist
sind mit 48 Den die
Langholzgerüste, die in
1,80 m Abstand liegen,
verwendet werden können.
Zu beachten ist auch,
daß die Holzgerüste
gegen die Wälle einen
Abstand auf der Seite für
die einige Personen auf dem
Berg ist sind mit 48 Den
die Langholzgerüste,
die in 1,80 m Abstand
liegen, verwendet werden
können.

21-21 Gopl

48
V
R
Abb V

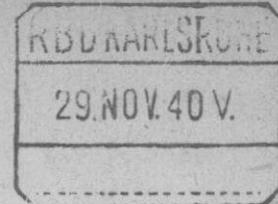
2. Holzgerüste für den Sand sind in einem Abstand von 1,80 m zu verlegen

3. g. d. 6

Nov. 7.2. 1940

Mülhausen (Elsass), den 27. November 1940

Cu/Jb 20



An die Reichsbehndirektion

K a r l s r u h e .

Betreff: Brücke über den Hüninger Zweigkanal in
km 2,070 der Hauptbahn St.Ludwig-Weil.

Anlagen: 1 Zeichnung der zerstörten Brücke
1 Zeichnung der neuen Brücke.

Anbei lege ich eine Zeichnung der neu zu bauenden
Brücke über den Hüninger Zweigkanal in km 2,070 der Haupt-
bahn St.Ludwig - Weil zur Genehmigung vor. Die endgiltigen
Widerlager sollen sofort bis zur Auflagerhöhe der bereits an-
gelieferten 25,3m langen Hilfsbrücke betoniert werden.

• Da der Kanal baldigst dem Betrieb wieder übergeben
werden soll, lasse ich jetzt schon die Holzspundwände im
Kanalbett zum Bau der Sohlenmauern am Fusse der beiden
Böschungen herstellen, um sodann mit dem Widerlager-Aushub
und den Fundament-Betonarbeiten beginnen zu können, sobald
ich im Besitze der endgiltigen Bauzeichnung bin. Ich bitte
darum diese unverzüglich herstellen und umgehend zusenden
zu wollen.

Das gezeichnete Kanalprofil entspricht dem vom Wasser-
strassenamt verlangten und zur Zeit durch die Organisation
Todt ausgeführten Kanalprofil, an welches wir anschliessen
müssen.

Das Wasserstrassenamt ist mit der beiliegenden Zeichnung
einverstanden.

zum Puff

://:

Die auf der Seite St.Ludwig zu erstellende Kanalböschung kann anstatt mit Beton auch mit gehauenen Sandsteinen oder mit Betonsteinen bekleidet werden. Ich bitte darüber um Entscheidung.

Sind beide Böschungen in Beton mit Eiseneinlagen auszuführen, so sind 3100 lm (2725 Kg) Rundeisen nötig von 12 m/m Durchmesser.

Wird die Böschung auf der Seite von St.Ludwig gepflastert, so vermindert sich die nötige Rundeisenmenge um rd 1 Tonne (1100 lm). Die Hälfte der nötigen Pflastersteine ist jedoch neu zu beschaffen.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J. M. S.', is located in the center of the page.

Vorstand des Eisenbahn-Neubauamts Mülhausen (Els)

Mülhausen (Els), Eisenbahnstraße 41

Hauptkasse der Rbd Karlsruhe
Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG, Zweigniederlassung Karlsruhe
Reichsbankgirokonto
Postsparkonto Karlsruhe

Eisenbahn-Neubauamt Mülhausen (Els)

Fernruf:
Mülhausen 1505 u. 1506

Eingangs- und Bearbeitungsvermerke:

An die

Reichsbahndirektion

in K a r l s r u h e .



Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen

Tag
14.10.1940

Betr **Bestellung von Walzträgern für Behelfsbrücken der Hauptbahn St.Ludwig - Weil.**

Wie schon fernmündlich mitgeteilt brauche ich für die zu bauenden Behelfsbrücken der Hauptbahn St.Ludwig - Weil folgende Walzträger:

B a u w e r k	Profil	Anzahl	Länge
Reichstraßenunterführung in St.Ludwig nach Belfort Jb 8	I.P. 70	12 / 6	16 m
	I.P. 47 1/2	8	6 m
Wegunterführung in St.Ludwig (Brunenweg) Jb 18	I.P. 70	6 / 6	16 m
Reichstraßenunterführung nach Basel Jb 19	I.P. 70	6 / 6	16,50 m
	I.P. 47 1/2	8	7 m

J. Müller

de

8 Tb 14 Jbm Ba

2- am 4-4 Göpflich

1.) An das
BA Basel

Zur	am:	brun
St. 14	3/4	
Mü	3/4	Alte

Betr: Wiederherstellung von zerstörten Brücken im Elsaß h i
 Reichsstr. Unterföhrng in St Ludwig km 135,967 d Str
 Straßburg- Basel
 Reichsstr. Unterföhrng in St Ludwig km 0,593 d Str
 St Ludwig- Hüningen,
 Brunnenwegunterföhrng in St Ludwig km 0,492 d Str
 St Ludwig- Hüningen.

Die oben genannten Bauwerke wurden vom ENBA Mülhausen an Sie zur Wiederherstellung abgetreten.

Die angelieferten Träger geben wir Ihnen hiermit bekannt und zwar:

- Reichsstraßenunterföhrung km 135,967
 12 Stck IP 70 18,00 m lg lagern in Bf St Ludwig
 12 " IP 30 7,00 m lg " in Nord Mülhausen,
 Reichsstraßenunterföhrung km 0,593
 6 Stck IP 70 18,00 m lg lagern in Bf St Ludwig
 12 " IP 30 7,00 m lg " in Nord Mülhausen
 Brunnenwegunterföhrung km 0,492
 6 Stck IP 70 18,00 m lg lagern in Bf St Ludwig.
 Die Träger die nicht in Ihrer Hand sind, ersuchen wir beim ENBA Mü abzurufen.

am 4-4 Göpflich

2.) Nachricht dem ENBA Mülhausen.

3.) z d A Jbm Ba

48H
~~48~~
Jgl
ab
akt I

M. 2.4 Jgl
2.4

Bhle

Basel, den 17. Februar 1941

An

Rbd Karlsruhe

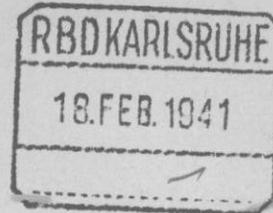
Betr. Brücke über den Hüniger - Zweigkanal
in Km 2,070 der Hauptbahn St. Ludwig - Weil.

Auf Verfg. 48. 48 H Jbm Ba v. 10.II.1941.

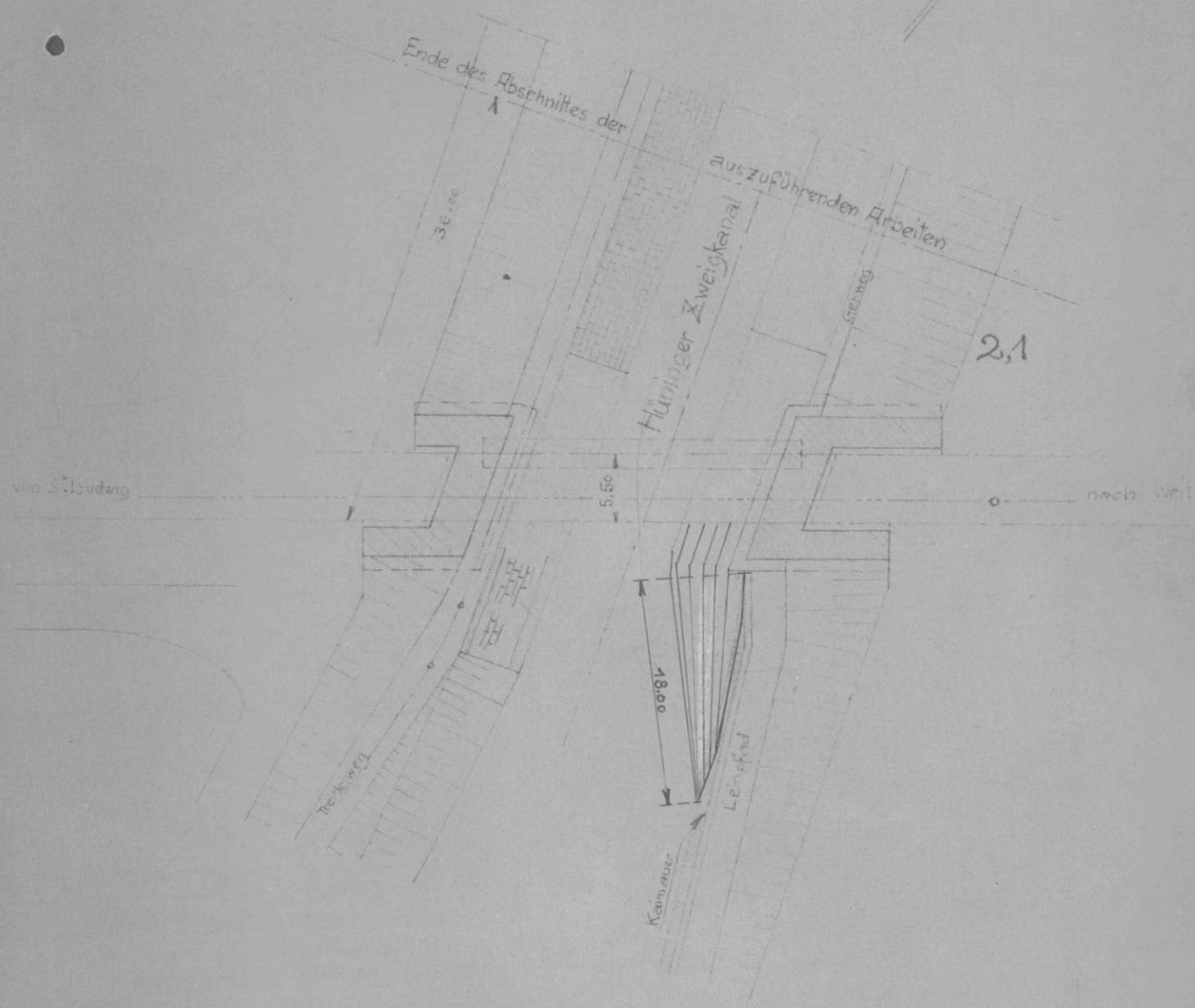
Anlagen: 1 Entwurf) zurück.
1 Skizze)
1 Lageplan
1 Querschnitt

Der Entwurf wurde geprüft. Die bestehenden Kanalböschungen sind nach dem anliegenden Querschnitt ausgeführt. Die gleiche Anordnung wurde daher - dem Wunsche des Wasserstrassenamtes entsprechend - auch im Entwurf vorgesehen. Der Abschluß der Böschung gegen Weil zu soll zur Vermeidung der Gefahr eines Auflaufens der Kanalkähne nach der im Lageplan rot angegebenen Weise hergestellt werden. Der Gehweg im Zuge der Brücke muß ein Geländer enthalten. Ich bitte um Anfertigung und Überlassung der Zeichnungen. Die Arbeiten an Ort und Stelle sind in vollem Gange.

M. K.



Lageplan. (1:500)



Erste Skizze

	Tag	Name	Vorstand des Eisenbahn-Neubauamtes Mülhausen, den 26. 8. 1940	
Bearbeitet	26. 8.	R. Schmitt	<i>[Signature]</i>	Deutsche Reichsbahn
gezeichnet		ausgeführt		
geprüft				
ergänzt				
Maßstab	Strecke S. Ludwig-Weil.			Jb 20
1:100	Wiederherstellung der Brücke über den Hüninger Zweigkanal bei Km. 2,070			Ausgabe von
1:500				Ersatz für ersetzt durch

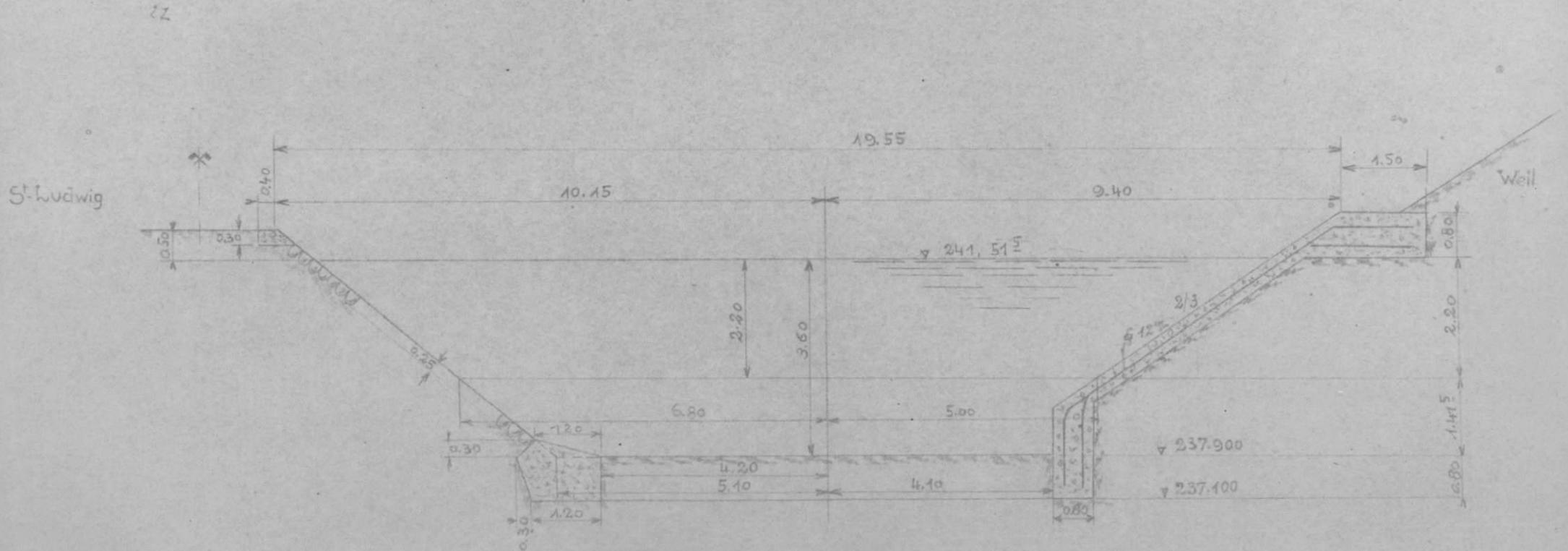
M
1:100
1:500

Querschnitt.

Strecke St-Ludwig-Weil.

Brücke über den Hünzinger Zweigkanal bei Km. 2,070 (Zb 20)

Kanalprofil ausserhalb der Widerlager. (1:100)

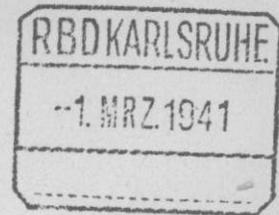


● N=I/Jb(Els)

Basel, den 28. Februar 1941

Telegrammbrief!

An die
Rbd
K a r l s r u h e



Betr. Brücke über den Hüninger
Zweigkanal in km 2,070 der
Hauptbahn St. Ludwig - Weil (Rh).

Auf Verf. 48. 48 H Jbm Ba vom 10. Februar 1941
und als Nachgang zum Bericht N=I/Jb(Els) vom 17. 2. 1941.

Der Unternehmer hat in 8 - 10 Arbeitstagen die Betonfun-
damente hergestellt. Ich bitte um rasche Überlassung der
Zeichnungen, da sonst nach Fertigstellung der Fundamente
die Arbeit eingestellt werden müßte.

A large, stylized handwritten signature in dark ink, located in the lower right quadrant of the page.

Abt.
48. H. 8. Gbm Bd. 48.

Karlsruhe, den 3. April 1941.

Lehr. Hindernisaufstellung
der Leinwand über dem
Zümmen der Zümmen
bei km. 2070 der Straße:
St. Linsing - April 2/41.

2.4.4. GOTTLOB
Kopf 2. Nr. 1370

1.) Oben über Leinwand mit Gabel.

Oben auf dem die ganze Straße = sind
8 Überstände von obigen Leinwand.

Den ersten Überstand wollen die nach der
Überführung befestigt unter Leinwand eines
Leinwandstrahls zu rücken haben. der gesamte
Überstand ist für eine Verankerung bestimmt.

2.) H. 18 zur Leinwand von 2 Überstände = sind
8 Überständen.

3.) G. I. H. Gbm B.

4.) Das am 6. Dezember 1941 wegen abwesender
Erklärung

Umsatz:

1 Überstand (Doppel)
1 Überstand (3 fass)
im Weygen der H.
Nr. 431.

Ausgefertigt:

3. 4. 41

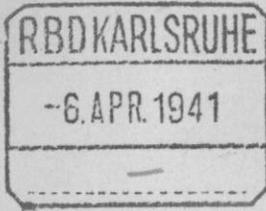
6/12
Kst

Kr. 34. 3. 4.

3

N=I/Jb(Els)

*Dir. Gyl 484. Tb 16
7.4.*



An die RBD

Ku. 7.4.
K a r l s r u h e

48
48

Betr: Brücke über den Hüniger Zweigkanal in km 2,070 der Hauptbahn St. Ludwig- Weil(Rh).

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba vom 28. März 1941.

Der Kostenanschlag für die Wiederherstellung der Brücke über den Hüniger Zweigkanal in km 2,070 der Hauptbahn St. Ludwig- Weil(Rh) wurde am 27. März 1941 gemäß Verfg. 48 Tb 16 Jbm (Els) vom 13. März 1941 vorgelegt. Von den zugewiesenen Mitteln wurde 40000 RM der Firma Lutz und Kinkel in Müllhausen- Dornach als erste Abschlagszahlung angewiesen, der Rest von 5000 RM wird für die Bezahlung der Zementrechnungen erforderlich. Die Firma Lutz und Kinkel hat nunmehr Arbeiten im Betrage von rund 60 000 RM ausgeführt. Da die Arbeiten mit allen Mitteln beschleunigt werden, erhöht sich dieser Betrag täglich wesentlich. Ich bitte daher die gesamten im Voranschlag nachgewiesenen Mittel, **oder** zunächst wenigstens die Kap. 1 Titel 14 Ziffer 4 (Bautitel V 2) N=11 n um den Betrag von 50 000 RM zu erhöhen.

ruhens

Deutsche Reichsbahn

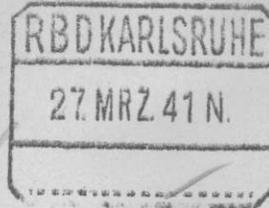
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Nr. I/Jb(Els)

Basel, den 26. März 1941

An

Rbd Karlsruhe



Betr. Wiederherstellung zerstörter Brücken
im Elsaß
h.i. Aufstellung von Kostenanschlägen & Kostenüberschlägen.

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm(Els) vom 13. III. 1941.

Anlagen: 1 Kostenanschlag doppelt.

Anbei lege ich den Kostenanschlag über die Wiederherstellung der Brücke über den Hüniger-Zweigkanal in km 2,070 der Hauptbahn St. Ludwig -Weil mit der Bitte um Genehmigung^{vor}. Die mit den Arbeiten betraute Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen - Dornach hat ein Guthaben von rund 45000.-RM. Ich bitte daher um rasche Zuweisung von Wirtschaftsmitteln. Die Arbeiten werden so beschleunigt daß zwischen 15. und 20. April ds. Js. die Füllung des Kanals erfolgen kann. Die Gesamtarbeiten sind voraussichtlich bis Ende Mai 1941 beendet. Die Kosten für die Herstellung der Beobachtungsschächte sind im Angebot enthalten.

J. J. J.

Vorstand des Eisenbahn-Neubauamt Mülhausen i/Elsa

Finanzbüro
 23 JAN 1941
 KARL L. H. F.

A n t r a g

auf

Zuweisung von Restmitteln für unvollendete Bauherstellungen

des Jahres 1940

Verf. 1 F 2 Kb I vom 15.1.41.

904-1616
K. 171

Verrechnungsstelle				Bezeichnung des Baugesenstandes	Zuge= wiese= ner Be= trag. RM	Ver= wen= det 1940 RM	Zur Fertig= stellung im neuen Ge= schäftsjahr erforderlich RM
Kap.	Titel	Zif.	Nr.				
14	4	1		Brücke über den Hüniger-Zweigkanal bei Bahnhof Hünigen. Km 2.070 der eingleisigen Hauptbahn St.Ludwig-Hünigen.		22164	185000

Mülhausen i/Els., 21. 1. 1941.
 Vorstand des Eisenbahn-Neubauamts.

G. Müller *W.*

I. Einbringung

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion *Karlsruhe*

Reichsbahn-Betriebsamt *Basel* Ausbesserungswert

Bahnhoj-Strade *H. Ludwig-Weil*

Kostenanschlag

für die Wiederherstellung der Brücke über den
Hünninger-Weizkanal in Bau 2,070

2 Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und Elektrifizierung von Strecken Baulänge in km Baukosten für 1 km RM

Abgefürzte Bezeichnung *Hünninger-Weizkanalbrücke*

Berechnungsstelle Kapitel *1* Titel *14* Abschnitt Ziff. *4*
Nr. *1111* der Betriebs-Vermögensrechnung *Unterjahr 1*

Gesamtausgaben *210.000 RM*

Von den Gesamtausgaben entfallen auf die Sachgebiete:	Urb	Urbgau	Beb
	Erb	Erbgau	Nab
	<i>210.000 RM</i>	<i>RM</i>	<i>RM</i>
	<i>100 %</i>	<i>%</i>	<i>%</i>

Von den Gesamtausgaben werden aus Einnahmen gedeckt durch
 Baukostenzuschüsse Dritter *Schulden* *12.000 RM*
 Sonstige Einnahmen *Vorparanien* "
 Baudarlehen Dritter "
 Zusammen *12.000 RM*

Basel, den *26 März* *1941* .
 Deutsche Reichsbahn 19.....
 Vorstand der Reichsbahndirektion Betriebsamts
[Signature]

Genehmigt in Höhe von RM
 Berlin, den 19.....
 Deutsche Reichsbahn
 Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von RM mit Verfügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums
 vom 19.....
 den 19.....
 Reichsbahndirektion

Bauvorhaben:

Berechnungsstelle:

Kapitel Titel Abschn
 der Vermögensrechnung

Verteilung

der anschlagsmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
 auf die Sachgebiete

1	2	3	4			5	6	7	8
Bau- titel	Gegenstand	Betrag des Bautitels <i>R.M.</i>	Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Nab <i>R.M.</i>	Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt.....% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3	Erb	Erbgau
			Erb <i>R.M.</i>	Erbgau <i>R.M.</i>	Nab <i>R.M.</i>				
I	Grunderwerb								
II	Bahnkörper (urk Nebenanlagen)								
III	Einfriedigungen der freien Strecken ..								
IV	Wegeübergänge								
V	Durchlässe und Brücken	<i>210.000 -</i>	<i>210.000</i>						
VI	Tunnel und Untergrundbahnen								
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen								
VIIa	Elektrische Zugförderung								
VIII	Fernmeldeanlagen								
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte								
X	Werkstattanlagen								
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen								
XIII	Insgemein								
XIV ²	Frachten								
	auf	<i>210.000 -</i>	<i>210.000 -</i>						

Bau- titel	Ziff	U ₃ iff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen RM	ganzen RM

V

2

Betriebsrechnung Kap. 1, Titel 14
Ziffer 4 - Unterziffer 1
Durchlässe und Brücken -
Brücken über 10 m l. W.

Aufrümmungsarbeiten: Entfernen
des stählernen Überbaus und
Reinigen des Kanalbettes

14. 000

Abbruch des Mauerwerks und
der gemauerten Kanalböschung

24. 000

Herstellen der Widerlager ein-
schließlich Beobachtungs-
schächte und Kanalböschung
durch die Firma Lutz & Kinkel
laut beiliegendem Leistungs-
verzeichnis

125. 000 ✓

300^T

Zement

~~300^T~~

24 -

7. 200 ✓

Verlegen einer 25 m Behelfs-
brücke

geschätzt

20. 000 ✓

150

Tagewerke für einen B. U.
als Bauwart

6, 30

945 ✓

Für Mehrleistung, Unvorherge-
sehenes und zur Abrundung

18. 855

Bautitel V, Ziffer 2

zusammen

210. 000

(Kap 1, Titel 14, Ziffer 4, Unter-
ziffer 1)

Hieron wurden 1940 vergütet:

Aufrümmungsarbeiten durch Firma
Lutz u. Kinkel

14. 164, 23

Abbruch von Mauerwerk durch
Firma Lutz & Kinkel (Abschlags-
zahlung)

8. 000, 00

22. 164, 23

Nötige Restmittel für 1941 :

24

188. 000 -

fuhrmannsche Messung 2

Bau- titel	Ziff	Mäff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M.</i>	ganzen <i>R.M.</i>
				<p style="text-align: center;">Geprüft Kartorho, den <u>10. April 1941</u> Reichsbahndirektion <u>48 16.16 Hm Ga</u> <i>Ganzel</i></p>		

Hf

Leistungsverzeichnis

Ordnung	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzelpreis		Gelbbetrag	
			RM	SM	RM	SM
	Herstellung der Widerlager und Böschungen der Brücke über den Hüniger Zweigkanal in Km 2.070 der Hauptbahn St.Ludwig-Weil.					

	<u>Vorbemerkung: Alle vor dem 21.1.1941 ausgeführten Arbeiten fallen nicht unter dieses Leistungsverzeichnis. Dies ist besonders bei dem Preise der Baustelleneinrichtung in Betracht zu ziehen.</u>					
1.	<u>Baustelleneinrichtung</u> umfasst die Kosten der ersten Einrichtung der Baustelle, Zufuhr und Verbringen der Geräte, Gerüste, Baugleise der Förderungsmittel jeder Art, der Bodenstampfgeräte usw. zu der Baustelle, Aufstellen von Baracken und dergl., Abbruch und Abfuhr der Einrichtungen einschl. aller Nebenleistungen.					
	Die Aufwendungen für im Laufe der Bauausführung etwa erforderlichen Abänderungen oder Ergänzungen der Einrichtung der Baustelle fallen nicht unter die erste Einrichtung. Sie sind wie die Kosten für das Vorhalten der Geräte, Gerüste usw. sowie die Betriebs-, Abnutzungs- und Unterhaltungskosten in die Einzelpreise der einzelnen Bauleistungen mit einzurechnen. Sinngemäß wird das Vorhalten der Geräte und Förderungsmittel für den Erdaushub nach den Grundsätzen für die Abrechnung von					

Leistungsverzeichnis

Ordnungs- zahl	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzel- preis		Geldbetrag	
			RM	RM	RM	RM
	Tiefbauarbeiten an zerstörten Brücken ver- rechnet. (Anlage 2 zu 82 Jb 709 v.9.11.39). Pauschsumme In Worten: <i>Pauschsumme 4.500 RM Viertausendfünfhundert.</i>				4.500	-
2.	<u>Erdaushub</u> für die Baugruben und Fundamente Vorschriftsmäßiges Aushöben der Baugrube für die Herstellung der Widerlager und Flügel mit senkrechten Wandungen (Zu- schlag für Schalungen 60 cm) ohne Rück- sicht auf die Bodenart und vorhandenes Mauerwerk, einschl. Verschalung und Ver- spricbung; seitliches Lagern der Aushub- massen für die Hinterfüllung der Mauern, sattes Hinterfüllen der Mauern und Beton- böschung nach Fertigstellung; Abfuhr der nicht wieder verwendeten Aushubmassen. Die Abrechnung dieser OZ 2 erfolgt nach den Grundsätzen für die Abrechnung von Tiefbauarbeiten an zerstörten Brücken. (Anlage 2 zu 82 Jb 709 vom 9.11.39.) Einschließlich Gerätemiete. Geschätzt In Worten: <i>fünfunddreißigttausend RM.</i>				35.000	-
3.	Stellen und Vorhalten einer 30 cm starken und 1,50 m hohen, doppel geschalteten <u>Lehm-</u> <u>Wasserhaltung</u> samt allen Nebenleistungen. 1 Lfdm zu..... <i>27,00</i> RM 150 m In Worten: <i>zweiundzwanzig RM.</i>	150 m		27	4.050	-
4.	<u>Wasserhaltung der Baugrube.</u> Stellen und Vorhalten von Motopumpen mit den nötigen					
Seite 12.					43.550 -	

Leistungsverzeichnis

Ordnungs-Nr.	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzelpreis		Gelbbetrag	
			RM	Pf	RM	Pf
	Saug- und Abflußrohren der Schutzbaracken, des Brennstoffes und des Maschinenöls samt allen Nebenleistungen.					
	a) Motorpumpe mit 150 m/m Rohranschluß					
	1 Stunde zu..... <i>3,80</i>.....RM	500 Std.	<i>3,80</i>		<i>1.900</i>	-
	In Worten: <i>Drei R.M. 80 Pf.</i>					
	b) Motorpumpe mit 80 m/m Rohranschluß					
	1 Stunde zu..... <i>3,25</i>.....RM	1000 Std.	<i>3,25</i>		<i>3.250</i>	-
	In Worten: <i>Drei R.M. 25 Pf.</i>					
5.	<u>Herstellen und Einbringen von Stampfbeton für Fundamente.</u> Mindestzementmenge 150 kg Zement in 1 cbm fertigen Beton (Wb 28 = 150 kg/cm ²). Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme des Zements, einchl. Schalung und sonstigen Nebenleistungen.					
	1 m ³ zu..... <i>21,80</i>.....RM	800 m ³	<i>21,80</i>		<i>17.440</i>	-
	In Worten: <i>Einundzwanzig R.M. 80 Pf.</i>					
6.	<u>Herstellen und Einbringen von Stampfbeton für aufgehendes Mauerwerk.</u> Mindestzementmenge 180 kg in 1 cbm fertigen Beton (Wb 28 = 150 kg/cm ²). Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme von Zement, einschl. horizontaler sauberer Schalung der Sichtflächen und sonstiger Nebenleistungen.					
	1 m ³ zu..... <i>24,70</i>.....RM	600 m ³	<i>24,70</i>		<i>14.820</i>	-
	In Worten: <i>Einundzwanzig R.M. 70 Pf.</i>					
7.	<u>Herstellen und Einbringen von Eisenbeton für Auflagerbänke, Kammermauerwerk, Treppe</u>					

- 15 -
Leistungsverzeichnis

Ordn- zahl	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzel- preis		Gelddbetrag	
			RM	Pf	RM	Pf
	auf den Rückflächen der Widerlager, Mischung 1 Teil Portlandzement, 3 Teile Sand, ein- schl. sauberen Abscheiben des Verputzes, Lie- fern der nötigen Baustoffe mit Ausnahme des Zements, samt allen Nebenleistungen.					
	1 m ² zu..... <i>2,95</i> .....RM	250 m ²	<i>2,95</i>		<i>737</i>	<i>50</i>
	In Worten:... <i>Zwei R.M. 95 Ppf.</i>					
12.	<u>Herstellen eines 2 cm starken wasserdichten Verputzes in den Beobachtungsschächten</u> Mischung: 1 Teil Zement, 2 Teile Sand, Ceresit- oder Sikazusatz; einschl. sauberen Abscheiben, Liefern der nötigen Baustoffe mit Ausnahme des Zements samt allen Neben- leistungen.					
	1 m ² zu..... <i>4,70</i> .....RM	125 m ²	<i>4,70</i>		<i>587</i>	<i>50</i>
	In Worten:.. <i>Vier R.M. 70 Ppf.</i>					
13.	<u>Voranstrich und 2 heissflüssige Deckanstriche</u> der mit der Erde in Berührung kommenden Mauerflächen mit Bitumen, nachdem die Mauern ausgetrocknet sind, Liefern der Baustoffe samt allen Nebenleistungen.					
	1 m ² zu..... <i>2,15</i> .....RM	250 m ²	<i>2,15</i>		<i>537</i>	<i>50</i>
	In Worten:.. <i>Zwei R.M. 15 Ppf.</i>					
14.	<u>Liefern und Versetzen von Abdeckplatten</u> für die Flügelmauern, in Vogesensandstein erster Güte, 30 cm stark, 60 cm breit, Min- destlänge 80 cm, mit zweiseitiger Bearbei- tung und Wassernase, einschl. Ausstopfen der					

Leistungsverzeichnis

Ordnungs- zahl	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzel- preis		Geldbetrag	
			R/M	Rpf	R/M	Rpf
	Fugen und Herstellen einer Lagerfuge, Aus- sparungen für Geländer samt allen Neben- leistungen.					
	1 Lfdm zu..... <i>42,00</i> R/M	32 m	<i>42</i> -		<i>1.344</i> -	
	In Worten: <i>Zweihundvierzig R.M.</i>					
15.	Herstellen eines 60 cm starken Trockenmauer- werks hinter den Widerlagern mit seitlich gelagerten Steinen.					
	1 m ³ zu..... <i>7,50</i> R/M	180 m ³	<i>7,50</i>		<i>1.350</i> -	
	In Worten: <i>Sieben R.M. 50 Rpf.</i>					
16.	Liefern und Versetzen von Abschlußtüren einschl. Rahmen, Kantenbändern und Schloss nach Angabe der besonderen technischen Er- läuterungen samt allen Nebenleistungen.					
	Das Stück zu..... <i>3,50</i> R/M	2 Stück	<i>3,50</i> -		<i>7,00</i> -	
	In Worten: <i>Drei R.M. 50 Rpf.</i>					
17.	Liefern und Verlegen von Gasröhren samt allen Nebenleistungen.					
	a) 1" stark					
	1 Lfdm zu..... <i>4,00</i> R/M	12 m	<i>4</i> -		<i>48</i> -	
	In Worten: <i>Vier R.M.</i>					
	b) 2 1/2" stark					
	1 Lfdm zu..... <i>5,50</i> R/M	8 m	<i>5,50</i>		<i>44</i> -	
	In Worten: <i>Fünf R.M. 50 Rpf.</i>					
18.	Liefern und Versetzen von 15 m/m starken, runden Steigeisen samt allen Nebenleistungen.					
	1 kg zu..... <i>1,00</i> R/M	30 kg	<i>1</i> -		<i>30</i> -	
	In Worten: <i>Eine R.M.</i>					

Leistungsverzeichnis

Ordn- zahl	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzel- preis		Gelbbetrag	
			RM	RM	RM	RM
19.	<u>Sorgfältiges Abtragen eines 25 cm starken Böschungspflasters, seitliches Lagern der Steine samt allen Nebenleistungen.</u> 1 m ² zu..... <i>3,60</i> .....RM In Worten: <i>Drei R.M. 60 Pf.</i>	500 m ²		<i>3,60</i>	<i>1.800 -</i>	
20.	<u>Herstellen eines 25 cm starken gemauerten Böschungspflasters einschl. Einböschung des Damms, Stampfen der angeschütteten Erdmassen, Ausfugen der Steine samt allen Nebenleistungen</u> a) mit seitlich gelagerten Steinen 1 m ² zu..... <i>11,90</i> .....RM In Worten: <i>Elf R.M. 90 Pf.</i> b) mit vom Auftragnehmer gelieferten einseitig bearbeiteten Bruchsandsteinen, Mindestgröße 30 x 20 x 25. 1 m ² zu..... .....RM In Worten:..... c) mit vom Auftragnehmer gefertigten Formbetonsteinen 40 x 25 x 25 cm, Mindestzementmenge 200 kg in 1 cm ³ Beton einschl. Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme des Zements samt allen Nebenleistungen. 1 m ² zu..... <i>21,00</i> .....RM In Worten: <i>Einundzwanzig R.M.</i>	250 m ² 400 m ² 400 m ²		<i>11,90</i> <i>21 -</i>	<i>2.975 -</i> <i>8.400 -</i>	
21.	<u>Abtragen und Abtransport von Erdmassen die nach Einböschung des Treidelwegs nicht benötigt werden.</u>					

Leistungsverzeichnis

Ordnungsnr.	Beschreibung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzelpreis		Geldbetrag	
			RM	Pf	RM	Pf
	<u>Zusammenstellung.</u>					
	Seite 11		RM		43.550 -	
	" 12		RM		37.410 -	
	" 13		RM		18.960 -	
	" 14		RM		1.862,50	
	" 15		RM		3.516 -	
	" 16		RM		13.175 -	
	" 17		RM		6.144 -	
	" 18		RM			
Gesamtbetrag :			RM		124.617,50	
Gesamtbetrag in Worten:					Hundertvierundzwanzigtausend...	
					...sechshundertsechszehn R.M. 50 Pf... ..	

Leistungsverzeichnis

Ordnungs- zahl	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzel- preis		Geldbetrag	
			RM	Stk	RM	Stk
	Der Auftragnehmer erklärt durch seine Unterschrift, daß er Einsicht in das Bedingnisheft und die aufliegenden Zeichnungen genommen hat und die örtlichen Verhältnisse kennt.					
	Er verpflichtet sich, die vorstehend aufgeführten Bauleistungen nach den der Ausschreibung zu Grunde gelegten Zeichnungen, Bedingungen und Bestimmungen zu übernehmen und zu den eingesetzten Einzelpreisen und Pauschsummen auszuführen, sowie die Arbeiten <i>bis zum</i> innerhalb <i>30. IV. 41</i> Arbeitstagen nach Erteilung des Zuschlags fertigzustellen.					
	Weiterhin gibt der Auftragnehmer nachstehende Erklärung ab:					
1.	<u>Ich</u> verpflichte (n) <u>mich</u> , <u>mein</u> Angebot bis zum Ablauf der Zuschlagsfrist aufrecht zu erhalten. <u>Wir</u> <u>uns</u> , <u>unser</u>					
2.	<u>Ich bin</u> , Mitglied der ... <i>Baugewerks Innung</i> ... <u>Wir sind</u> Berufsgenossenschaft in ... <i>Müllhausen</i> ... der Mitgliedschein ist ausgestellt am ... und trägt die Nummer ...					
	Eine Anordnung gemäß § 765 der Reichsversicherungsordnung ist gegen <u>mich</u> nicht ergangen. <u>uns</u>					
	(Ort, Tag, Unterschrift)					
	<i>... Müllhausen am 17. 8. 41 ...</i>					
	<i>... ges. ... ditz & Kunkel</i>					
	<i>Ing. Künzler</i>					

Eichsbahndirektion

48 Tb 16. Hm. G.

Karlsruhe, 10. April 1941
Stutt

^{die}
Auf Berichte

Nr. I/H. (Rb.)

20. III. u. 2. IV. 41

Betr: Brücke über den Steininger -
Zweikanal hier 2, 070 der
Strasse St. Ludwig - Weil

Anlagen: 1.) An das BA

1 Kostenanschlag

1 Zuweisungsliste

Nr. 34

ab 12.4. Schneider Basel
Die 2. Fertigung des Kostenanschlages erhalten Sie ge-
^{prüft}
~~nehmigt~~ zurück. Die ^{noch}verforderlichen Mittel 188000-45000 RM =
143000 RM

(weisen wir Ihnen auf Betriebs-Vermögens-Rechnung Kap 1...
Tit. 14... Ziff. 4... Baut. 1... Nr. 11 m... ~~RM~~ &
Tit. Ziff. ~~RM~~ mit beiliegender Zuwei-
sungsliste zu.

Außerdem ermächtigen wir Sie auf Kap 1 Tit 14 Ziff 2
Unterziff 1 c Tagewerke zu. RM = RM zu
verbrauchen.

48H
48
1
F
F
F
F
F
ab
ab

2.) F. & F 4 zur Beigabe der Zuweisungsliste

F4. mit F 1014.

3.) T. & Tb 16 zur Vormerkung

Vormerkung 0. Z. 20
Tb. 16

Hf 12/IV

4.) z d A. Hm. G.

Hf 9/IV 140
Gyl 2

Hf 8/IV

2399
ENERGIE ELECTRIQUE DU RHIN

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 250.000.000 FRANCS

RHEIN-KRAFTWERK KEMBS A.G.

TELEPHONE: N° 30.52
30.53
30.54

ADRESSE TELEGRAPHIQUE:
ENERIN MULHOUSE

R. C. MULHOUSE B 1056

COMPTE CHEQUES POSTAUX:
STRASBOURG N° 173.90

Prière de rappeler dans la réponse
l'indication ci-dessous

Objet:

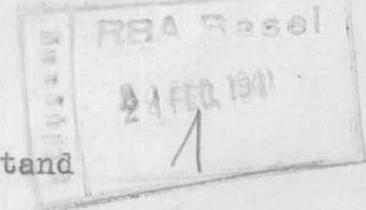
00304

Notre référence: He/MS /IK 1

Mülhausen i. Els., den

~~Mülhausen~~
Modenheimerstrasse 2
2, AVENUE DE MODENHEIM

13. Februar 1941.



An den Herrn Vorstand

des Reichsbahn-Betriebsamts

in Basel

über Bahnhof Weil a/Rhein (Baden)

Votre référence:

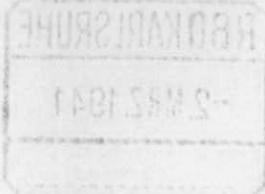
Betrifft: Anschlussgleis Kembs -

Wir haben erfahren, dass Ihre Dienststelle für die Eisenbahnbrücken in der Gegend von Hünningen und St. Ludwig massgebend ist und erlauben uns in folgender Angelegenheit an Sie heranzutreten.

Für den Wiederaufbau unseres zerstörten Kraftwerks in Kembs und insbesondere zunächst für den Abtransport zu den Werkstätten der Lieferer von sehr schweren Turbinen- und Generatorenteilen, benötigen wir dringend unser Anschlussgleis. Dasselbe geht vom Bahnhof Hünningen ab, bei Neudorf und Rosenau vorbei, dem Kraftkanal entlang und ist in beiliegendem Kartenausschnitt eingezeichnet. Es kann jedoch nicht benutzt werden, bevor die mit Rotstift markierten Eisenbahnbrücken, nämlich eine Kanalbrücke bei Hünningen und 3 Strassenbrücken bei St. Ludwig wieder aufgebaut sind.

Bis anfangs nächsten Juni wird in unserem Kraftwerk ein Doppelkran 2 x 120 t an Stelle des zerstörten eingebaut, sodass ab diesem Datum Eisenbahnwaggons mit schwersten Lasten, sowie spezielle Transportwaggons (Transformatoren bis 90 t Gewicht) abrollen müssten. Sollte dies nicht der Fall sein können, so würde jede Verzögerung die Wiederaufnahme des Betriebs und den Beginn der Energieerzeugung hinausschieben, was doch unbedingt im allgemeinen Interesse vermieden werden muss.

Geschäftspapiere aus
Sparfamkeitsgründen
noch verwendet.



In Anbetracht der Dringlichkeit der Sachlage glauben wir auf Ihre volle Unterstützung rechnen zu dürfen, um alles in die Wege zu leiten, damit obigenannte Brücken bis nächsten Juni betriebsfähig sein werden.

Wir stehen natürlich ganz zu Ihrer Verfügung, sollten Sie noch nähere Auskunft oder Belege benötigen und zeichnen mit

Heil Hitler !

RHEIN - KRAFTWERK KEMBS A. G.

A. Jany

1 Anlage

Handwritten signature

RBD KARLSRUHE
-2. MRZ. 1941

13

K.H. der Rbd K

mit der Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt. Die Zeichnungen für die Bauwerke fehlen noch.

Basel, den 28. Februar 1941

Deutsche Reichsbahn

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Handwritten signature

Eingang RBA Basel
13 MRZ 1941 8

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 11. März 1941

13 Lg 9 Lp Hün

- U - GR an BA Basel

Aus obigem Zusatz ist nicht zu entnehmen, ob bzw. wann die gestörte Strecke wieder in Betrieb genommen wird. Da es sich hier um ein Unternehmen von allgemeiner volkswirtschaftlicher Bedeutung handelt, muß dem Antragsteller mindestens schätzungsweise der voraussichtliche Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme angegeben werden können. Wir ersuchen gleichzeitig feststellen zu lassen, ob die Möglichkeit besteht, falls die Instandsetzung des Gleises sich zu lange verzögert, die Maschinenteile mit Culemeyerfahrzeugen an den Bahnhof St Ludwig zu verbringen und sie ab diesem Bahnhof auf Wagen zu verladen.

Frist: 25.3.41

vgn OZ : 6 *Wg* 13.

Handwritten signature

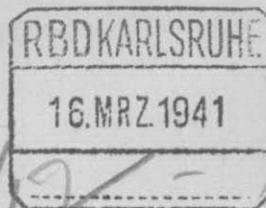
Handwritten mark

I/Jb(Els)

Basel, den 15. März 1941

K.H. an die Rbd Karlsruhe

Auf Tagg 13 d. 9 Lp Hün v. 11. 3. 41.



Auf der Teilstrecke St.Ludwig - Hünigen befinden sich folgende zerstörte Bauwerke:

- 1) Brücke über den Hüniger Zweigkanal in km 2,070 beim Bf Hünigen.
Die Wiederherstellung dieses Bauwerks ist im Gange. Die neue Brücke ist voraussichtlich am 1. VII. 1941 fertig gestellt.
- 2) Reichsstrassenunterführung nach Belfort im Bf St.Ludwig.
- 3) Unterführung des Brunnenweges in km 0,492. ✓
- 4) Reichsstrassenunterführung nach Basel in km 0,593. ✓

Für den Neubau der unter 2 - 4 genannten Bauwerke fehlen mir sämtliche Unterlagen.

Auf der Strecke St.Ludwig - Hünigen sind ferner noch Oberbauarbeiten mit Hebung der SO zwischen St.Ludwig & dem Hüniger Zweigkanal auszuführen. Auch für diese Arbeiten wurde eine Entscheidung noch nicht getroffen. Ich kann unter diesen Umständen nicht angeben, bis wann die Strecke St. Ludwig - Hünigen in Betrieb genommen werden kann, nach meinem Dafürhalten ist dieses aber nicht vor dem 1. Oktober 1941 der Fall. Im Bf Hünigen müssen auch die beschädigten Sicherungsanlagen wieder in Ordnung gebracht werden. Die behelfsmässige Instandsetzung der Anlagen für das Verbringen und Holen der Wagen nach und von dem Anschlußgleis könnte rasch erfolgen. Das VA Basel hat mit III/Vk 3 vom 31. I. 41 bezüglich der Wiederinbetriebnahme der Strecke St.Ludwig - Waldighofen Vorlage erstattet. Ich habe in meinem Beibericht vom 7. II. 1941 auf die Wichtigkeit der Strecke St.Ludwig - Hünigen in Anbetracht der Fabriken in Hünigen und des Kraftwerkes Kembs hingewiesen.

Die Straßembrücken über den Hüniger Kanal wurden zerstört und wurden zunächst durch Behelfsbrücken ersetzt. Die Behelfsstraßenbrücke über den Kanal in Hünigen ist nach meinen Erhebungen an der Baustelle der endgültigen Brücke für eine Höchstlast von

20 t gerechnet. Die übrigen Behelfskanalbrücken sind nach
 meinen Erkundigungen schwächer. Ein Straßentransport der schweren
 Teile kommt daher nicht Frage.
 Das Rheinkraftwerk Kembs A.G. hat die Auflage das Werk mit aller
 Beschleunigung wieder in Betrieb zu nehmen.

Fipendop

Symon Duz 57

TEL 5 151 111 28/3

*Das Druckluftsystem des Kraftwerks Kembs ist
 nicht leistungsfähig, es besteht die Gefahr eines Ausfalls
 der Anlage. Ich bitte um Abklärung der Angelegenheit
 für Duz 13*

H. Fühner 27/3

48 Fern Pa 4. 4. 1941
11. 4. 1941
21. 4.
48 Fern Pa 4. 4. 1941
Ku. 24.5

*163
24/3*

u.

Badenwerk A. G.

Karlsruhe, Hebelstr. 2-4

Direktor:
Rudolf Fetzweis, Franz Goerg, Johannes Rupp
Vorsteher des Aufsichtsrates:
Walter Köhler
Drahtwort: Badenwerk
Fernruf: Karlsruhe Nr. 6540-6548
Bankkonten: Reichsbank-Girokonto
Badische Bank Karlsruhe
Deutsche Bank, Filiale Karlsruhe
Postfachkonto: Karlsruhe Nr. 25630

484
An die
Reichsbahndirektion
Brückenbüro

Karlsruhe
Lammstraße

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Tag

Zur Kopf:

M Lt/S

26.3.41

Betreff

Rheinkraftwerk Kembs
Gleisanschluss.

Wir beziehen uns auf das Schreiben der Rheinkraftwerk Kembs A.G. an den Herrn Vorstand des Reichsbahnbetriebsamtes Basel vom 13.2.41 sowie auf das am 14. ds. Mts. mit Herrn Reichsbahnoberrat Knittel geführte Ferngespräch und möchten hiermit nochmals unser Ersuchen um Beschleunigung der Brückeninstandsetzungen bei Hünningen und St. Ludwig wiederholen.

Unser Eingreifen in diese Angelegenheit erfolgt aufgrund unserer vom C.d.Z. Straßburg verfügten Mitwirkung beim Wiederaufbau des Kraftwerkes Kembs. Die beschleunigte Instandsetzung der hauptsächlich zerstörten Maschinenanlage ist volkswirtschaftlich geboten durch die Möglichkeit, die vorhandene brachliegende Wasserkraft von 100 000 kW Leistungsfähigkeit innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit wieder nutzbar zu machen; sie stellt aber auch vom Standpunkt der Elektrizitätswirtschaft eine Notwendigkeit dar, weil mit dem wachsenden Zuzug wehrwichtiger Industrien in das Elsaß ohne Ersatz der fehlenden Energie aus dem Gebiet selbst nicht auszukommen ist.

Das Instandsetzungsprogramm für die Maschinen sieht vor, nach Inbetriebnahme zweier 120 t-Krane im Maschinehaus, d.i. ab Juli ds. Jahres, die Maschinen der Reihe nach zu demontieren und in Einzelstücken bis zu 60 t und darüber nach den Lieferwerken in Mülhausen und Belfort zu befördern. Das insgesamt zu transportierende Gewicht beträgt etwa 5000 t. Am schnellsten und sichersten gelänge der Abtransport per Bahn. Auf diese Weise würde auch das werkeigene Anschlußgleis

Wir bitten, bei der Antwort unser Aktenzeichen anzugeben.

bis zum Bahnhof Hünningen ausgenützt und Treibstoff gespart, weil andernfalls die Rheinkraftwerk Kembs A.G. gezwungen wäre, die unaufschiebbaren Abtransporte mit Lastkraftwagen durchzuführen. Um alle Voraussetzungen zu schaffen, hat die Rheinkraftwerk Kembs A.G. die zerstörte eigene Brücke über den Sickerungskanal nach Einholung Ihrer Genehmigung unverzüglich zum Wiederaufbau in Angriff nehmen lassen; diese Brücke wird vor dem Termin befahrbar sein. Dagegen bestehen, wie wir von Ihnen hörten, leider keine Aussichten, dass alle 4 bahneigenen Brücken bis zum Juli befahrbar instandgesetzt sind. Schwierigkeiten bereitet, soviel uns bekannt, nur die Straßenüberführung St. Ludwig-Basel. Die Brücke über den Hüninger Kanal und zwei weitere Straßenüberführungen in St. Ludwig könnten behelfsmäßig zu dem für den Wiederaufbau Kembs erwünschten Zeitpunkt instandgesetzt, die letzte der vorgenannten Brücken vielleicht durch Umfahrung zeitweise entbehrlich gemacht werden.

Die Rheinkraftwerk Kembs A.G. und wir möchten nichts unversucht lassen, um auch die Wiederherstellung der schwierigsten Straßenüberführung zu fördern. Wenn Sie uns dazu Hinweise geben könnten, würden wir unserem Auftrag entsprechend weitere Schritte unternehmen. Jedenfalls dürfen wir Sie bitten, die Bedeutung des Bahnanschlusses für den immer dringender werdenden Wiederaufbau des Kraftwerkes Kembs bei Ihren künftigen Entscheidungen mitsprechen zu lassen und Ihrerseits zu einer schnellen Bereinigung etwa noch bestehender Meinungsverschiedenheiten beizutragen.

Heil Hitler!

Badenwerk
Aktiengesellschaft

RKW

48. 48H. Fbn Ba.

Heil Hitler! v. H. Leitner

Karlsruhe d. 20. Mai 1941

1/ f. d. B. d. R. 48 Fbn Ba. 4. 4. 1941

L/ z. d. k

*Nr. 24.5 Ggl
20. 5.*

//
R
M

Rhein - Kraftwerk Kembs A. G.

MÜLHAUSEN i. Els., den
Modenheimer-Strasse 2

30. April 1941

Fernruf:
Nr. 24.33 bis 24.38

Drahtanschrift:
RHEINWERK MÜLHAUSEN

Postscheckkonto:
STRASSBURG Nr. 173.90

Handelsregister Mülhausen B 1056

An die

Reichsbahndirektion

Abt. Brückenbau

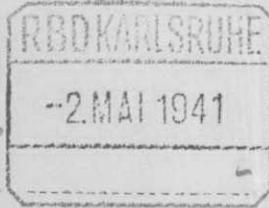
Karlsruhe

Lammstrasse

Ihr Zeichen: 00873

Unser Zeichen: He/SN/IKL 484

Betrifft:



Zu Händen des Herrn Reichsbahnoberrats KNITTEL .-

Bezugnehmend auf die Versprache bei Ihnen von Herrn Dipl. Ingenieur LEITNER von der Badenwerk A.G. in Karlsruhe betreffend die Wiederherstellung der Eisenbahnbrücken in der Gegend von St. Ludwig-Hünigen, übersenden wir Ihnen beiliegend eine Zeichnung des Spezial-Transportwagens, mittels welchem unsere Transformatoren von 31.000 KVA 220 KV auf unser Anschlussgleis Bahnhof Hünigen gelangen sollen.

Heil Hitler !

RHEIN - KRAFTWERK KEMBS A. G.

v. A. Kinn

Richt

Richtkopf d. 20. April 1941

1 Anlage

48.484. Jhu St.

1) Anstandslos mit Nr. 48 Jhu Ba H. 5.46

2) zu J. 6 mit der Skizze des

Transportwagens zur Beförderung v. Transformatoren

Nr. 24.5

Jst 20.5.

Centrale de Kemós.

Transport Van le transformateur
de 150 KV (sans huile)

1 WAGON SPECIALEMENT AMENAGE POUR LE TRANSPORT DE TRANSFORMATEURS DE 100T A 150T

N° 566541

$42.250 \cdot 6 = 253.500$

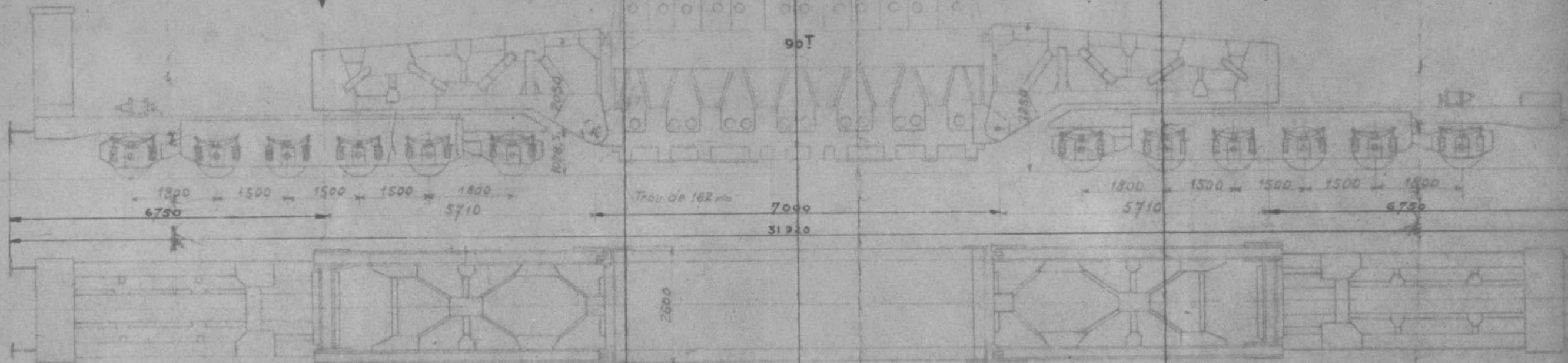
$42.250 \cdot 4 = 169.000$

15.29

$42.250 + 45000 \text{ Kg}$
 $P = 87.250 \text{ Kg}$: $G \cong 15 \text{ T}$ / Wagon

$42.250 + 45000 \text{ Kg}$

$P = 87.250 \text{ Kg}$



Spezialwagen für Transformatorentransport

(für Kraftwerk Kemós sind 3 Trafo mit je 90T Gewicht ohne Öl und Zubehör zu befördern)

Rhein - Kraftwerk Kembs A. G.

MÜLHAUSEN i. Els., den 3. Mai 1941
Modenheimer-Strasse 2

Fernruf:
Nr. 24.33 bis 24.38

Drahtanschrift:
RHEINWERK MÜLHAUSEN

Postscheckkonto:
STRASSBURG Nr. 173.90

Handelsregister Mülhausen B 1056



An die

Reichsbahndirektion

KARLSRUHE

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: He/SN/IKL

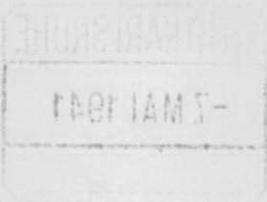
Betrifft:

Sie sind schon auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht worden, auf welche wir beim Wiederaufbau unseres Kraftwerkes in Kembs in allernächster Zeit stossen werden und die uns dadurch entstehen werden, dass die zerlegten 5 Maschinensätze, die zur Reparatur abgeführt werden müssen, nicht mittels Eisenbahnwaggon transportiert werden können, da die 4 Brücken in der Gegend von St. Ludwig-Hünigen unbenützlich sind und somit auch unser vom Bahnhof Hünigen ausgehendes Anschlussgleis augenblicklich nicht verwendet werden kann.

Es ist uns mitgeteilt worden, dass, wenn es auch nicht möglich ist, genannte Brücken ohne weiteres definitiv zu erstellen, in Kürze Behelfsbrücken hergestellt werden könnten, deren Bau verhältnismässig wenig Zeit beansprucht. Wir haben in diesem Sinne vor einigen Tagen Herrn Reichsbahn-Oberrat KNITTEL eine Zeichnung von dem Spezial-Transportwagen zugesandt, der für die Beförderung von schwersten Lasten, d.h. von unseren nach Kembs zurückzuführenden Transformatoren in Frage kommen wird.

Abgesehen davon, dass die ersten Transporte mit den weniger schweren Maschinenteilen notgedrungen durch Lastkraftwagen getätigt werden müssen, was infolge des grossen Kraftstoffverbrauchs sicherlich nicht im Allgemeininteresse sein dürfte, wird sich um den 15. Juli 1941 für uns die Notwendigkeit ergeben, gewisse, allzu schwere oder sperrige Stücke mit Eisenbahnwaggon zu transportieren.

Aus diesem Grunde und um nicht störende Verspätungen zu erleiden, wären wir Ihnen sehr verbunden, wenn Sie uns mitteilen könnten, wie und bis zu welchem Zeitpunkt Sie die Frage des Wiederaufbaues der verschiedenen Eisenbahnbrücken zu lösen gedenken.



Ihnen im Voraus bestens dankend, zeichnen wir

Heil Hitler !

RHEIN - KRAFTWERK KEMBS A. G.

H. Jung

Recht

Frankfurt d. 29. Mai 1941

48. 48 H. F. M. M. J.

betriebl. no.

*1. G. Bau im Augenblicke ist möglich zu übertragen
für Konstruktion zu prüfen und zu überarbeiten, über RHEIN-KRAFTWERK
Kembs weiter mit Nr. 48 F. M. M. J. 4. 4 5. 41 41?
Wichtig
2. 2. 24*

Nr. 24.5. 21. V.

Badenwerk A. G.

Karlsruhe, Hebelstr. 2-4

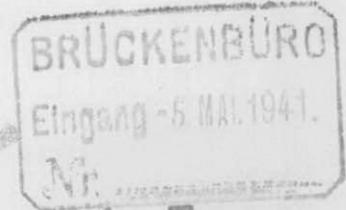
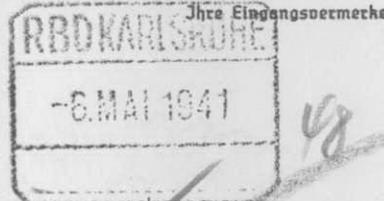
Direktion:
Rudolf Fetzweis, Franz Goerg, Johannes Rupp

Direktor des Aufsichtsrates:
Walter Köhler

Drahtwort: Badenwerk
Fernruf: Karlsruhe Nr. 6540-6548
Bankkonten: Reichsbank-Girokonto
Badische Bank Karlsruhe
Deutsche Bank, Filiale Karlsruhe
Postfachkonto: Karlsruhe Nr. 25630

An die
Reichsbahndirektion
Brückenbüro

Karlsruhe
Lammstraße



Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen
M Lt/S

Tag
3.5.41

Betreff

Wiederaufbau Kembs.

Mit Bezugnahme auf die am 25.4. von Herrn Reichsbahnoberrat
K n i t t e l uns gewährte Unterredung senden wir Durchschlag unse-
res heutigen Schreibens an die Straßenbauverwaltung beim CdZ Straß-
burg mit der Bitte um gefällige Kenntnisnahme.

Heil Hitler!
Badenwerk
Aktiengesellschaft

Fetzweis i. V. Leitner

Robt
48. 484. Fom. Gd. Karlsruhe am 20 Mai 41

1. A. G. Bau. via Mitteilung geht beim Vorüberfliegen
stets besonders zu überaus feinem Vorläufer
Hauptkammer über den Kaufmann und in Vorbereitung
des Badenwerk wurde ferner mit Kfr. 48 über die
Verkehr steht mitgeteilt zu sein und
4. 5.41 Aufsprücker

2. J. D. G.
Nu. 24.5 Jyl
20.5

R
M

Wir bitten, bei der Antwort unser Aktenzeichen anzugeben.

BADENWERK

A

Anlage 1 z. Schrb. v. 3.5.1941

an: die Reichsforst-

direktion Karlsruhe

An die

Straßenbauverwaltung
beim CdZ
z.Hd. Herrn Reg.Baurat Uhde

S t r a ß b u r g
Bismarckplatz 4

M Lt/S

3.5.41

Wiederaufbau Kembs.

Der Wiederaufbau des Rheinkraftwerkes Kembs droht dadurch empfindliche Verzögerungen zu erleiden, dass der Gleisanschluß des Werkes an die Bahnstrecke Hüningen-St. Ludwig wegen Ausfalles von 4 Brücken nicht benützbar ist. Das Wiederaufbauprogramm sieht vor, nach Wiederherstellung der beiden 120 t-Krane im Maschinenhaus, d.i. Mitte Juli ds. Js. die 5 durch Sprengungen mehr oder minder beschädigten Maschinen der Reihe nach vollends zu demontieren und zur Reparatur in die Lieferwerke nach Mülhausen bzw. Belfort zu befördern. Die Instandsetzung jeder Maschine wird etwa 1 Jahr dauern. Die aus technischen Gründen notwendige Aufeinanderfolge der Maschinen in Abständen von 2 bis 3 Monaten bringt es mit sich, dass das Anschlußgleis von Ende Juli 1941 bis zum Sommer 1943 immer wieder gebraucht werden wird. Neben den 5 Maschinen sind auch 5 große Transformatoren mit Gewichten von über 100 t vom Kraftwerk weg- bzw. nach dem Kraftwerk zu transportieren; hier handelt es sich auch zum Teil um notwendige Instandsetzungen im Lieferwerk zum Teil um die Rückbeförderung der von den Franzosen ins Hinterland gebrachten Apparate.

Wenn diese schweren Transporte schon per Bahn in vielen Fällen durch Straßentransporte, so würde ihre Durchführung mittels Straßenfahrzeugen nicht nur wegen der aussergewöhnlichen Gewichte, sondern auch wegen der Treibstoffverknappung sehr große Schwierigkeiten bereiten und erhebliche Verzögerungen nach sich ziehen. Die Benützbarkeit des Anschlußgleises ist somit für den Wiederaufbau des Kraftwerks von aller-größter Wichtigkeit.

Aufgrund unseres vom CdZ Straßburg erhaltenen Auftrages, der Rheinkraftwerk Kembs A.G. Mülhausen beim Wiederaufbau ihres Kraftwerks behilflich zu sein, haben wir uns mit der Brückenbauabteilung der Reichsbahndirektion Karlsruhe in Verbindung gesetzt und erhielten folgende Auskunft: Die Wiederherstellung der Strecke Hüningen- St.Ludwig hänge in erster Linie von der Lösung der zwischen Straßenbauverwaltung und RBD noch ungeklärten Straßenüberführung St.Ludwig- Basel ab, während die Wiederherstellung der übrigen 3 Brücken, bezw. in einem Fall der Ersatz der Brücke durch eine Gleisumführung keine wesentlichen Schwierigkeiten bereite.

Wir versuchten am 3.4. in dieser Angelegenheit bei Ihnen vorstellig zu werden, wurden aber wegen Abwesenheit des Herrn Baurat Uhde an Herrn Baurat Stuhlfauth verwiesen. Das Ergebnis der Besprechung war, dass die Wiederherstellung der fraglichen Straßenüberführung in ihrer endgültigen Form innerhalb einer für den Wiederaufbau des Werkes Kembs in Betracht kommenden Frist unmöglich sei, dass aber eine Behelfsbrücke in einer Zeit von etwa 2 Monaten hergestellt werden könnte, wenn das Allgemeininteresse die entstehenden Kosten rechtfertige.

Am 25.4. sprachen wir in gleicher Sache bei Herrn Reichsbahnoberrat Knittel der RBD Karlsruhe vor und erhielten die Auskunft, dass eine Behelfsbrücke im Benehmen mit der Straßenbauverwaltung von der Reichsbahn gebaut werden könnte, unter Umständen schon, ehe noch die endgültige Lösung für die später zu erstellende Brücke mit Ihnen gefunden sei. Die RBD sehe von sich aus keinen Anlaß, die Brückeninstandsetzungen zu beschleunigen oder Behelfsbauten auszuführen, könne jedenfalls entstehende Mehrkosten nicht übernehmen. Bei Zustandekommen der Behelfsbrücke über die Straße St.Ludwig-Basel könnten in der gleichen Zeit die 3 übrigen Übergänge, voraussichtlich auch als Behelfsbrücken, aber unter Benützung der endgültigen Widerlager hergestellt sein.

Bei diesem Stand der Dinge möchten wir hiermit im Namen der Rheinkraftwerk Kembs A.G. Mülhausen mit Bezugnahme auf das eingangs Gesagte und unter Hinweis darauf, dass von der Benützbarkeit des Gleisanschlusses die rechtzeitige Wiedereingangssetzung einer Staustufe von 100 000 kW Leistungsfähigkeit abhängt, den Antrag auf kostenlose Erstellung einer Behelfsbrücke über die Straße St.Ludwig-Basel stellen. Die Brückenbauabteilung der RBD hat von der Rheinkraftwerk Kembs A.G. eine Zeichnung des schwersten für die Transporte vorgesehenen Spezialwagens mit Belastungsangaben erhalten. Wenn Sie es wünschen, wird Ihnen die Gesellschaft ebenfalls einen Abzug dieser Zeichnung senden und alle notwendigen Angaben beifügen.

RBD Karlsruhe
Rheinkraftwerk Kembs A.G.
M, R

Heil Hitler!
Badenwerk
Aktiengesellschaft

H. J. ... W. Leitner

Der Chef der Zivilverwaltung
im Elsaß

Finanz- und Wirtschaftsabteilung
- Straßenwesen -

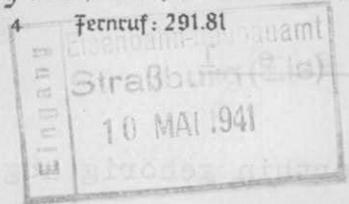
Nr. 1338 - Nr. 2758

(Bei Beantwortung bitte angeben)

1 Anlage .

Straßburg i. Els., den 7. Mai 1941

Bismarckplatz 4 Fernruf: 291.81



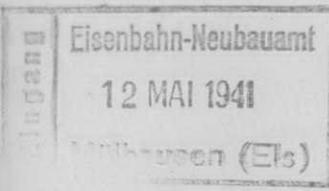
Kraftwerk Kembs
- hier -
Bahnanschluß.

In der Anlage übersende ich Ihnen eine Abschrift des Schreibens der Badenwerk A.G. vom 3. Mai 1941 mit der Bitte um weitere Veranlassung.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir bei Gelegenheit über das von Ihnen Veranlasste Mitteilung zukommen lassen würden.



Kuad
Regierungsbaurat.



Der Verbindungsbeauftragte der Reichsbahndirektion Karlsruhe in Straßburg (Els)

Straßburg (Els), 10. 5. 41.

An Herrn
Vizepräsident GRIMM
S t r a ß b u r g .

Kuad
Kreisrat
zuwieweit über Mitteilung
weggelassen.

Grimm

W1

An das Reichsbahn-Betriebsamt

B a s e l

REICHSBAHN-
BETRIEBSAMT
14. MAI 1941
BASEL

als dorthin gehörig abgetreten.

Gesehen
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Mülhausen (Elsaß), den 12. Mai 1941
Vorstand des Eisenbahn-Neubauamts

[Handwritten signature] 1/Bw

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

~~Ich zurück an
Ihren Vizegrüßenden Prof. Grimm
Kruppsberg~~

~~Die Arbeiten für die tafelförmige
Zusammenführung der beiden Linien, die
für die Zugsverbindungen der Strecke Mülhausen
Zuzuf. notwendig sind, werden in Angriff
genommen.~~

Karlsruhe, den 20. Mai 1941

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

48 Tbrn Bza 4. Wri 1941

- 1) Dr. von ^{Wri} ~~Abt. 48 Tbrn Bza~~ ^{4. Wri 1941} ~~mit dem Nachr. vom~~ ^{4. 22. 5. 41} ~~4. 6~~
- 2) Dr.

Rbd

Ku. 24.5

Abschrift

B A D E N W E R K A . G .

Karlsruhe, Hebelstr. 2/4

An die
Straßenbauverwaltung
beim CdZ
z. Hd. Herrn Reg. Baurat UHDE

M Lt/S 3.5.41

S t r a ß b u r g
Bismarckplatz 4

Betr.

Wiederaufbau Kembs.

Der Wiederaufbau des Rheinkraftwerkes Kembs droht dadurch empfindliche Verzögerungen zu erleiden, daß der Gleisanschluß des Werkes an die Bahnstrecke Hüningen-St-Ludwig wegen Ausfalles von 4 Brücken nicht benützbar ist. Das Wiederaufbauprogramm sieht vor, nach Wiederherstellung der beiden 120 t. Krane im Maschinenhaus, d. i. Mitte Juli ds. Js. die 5 durch Sprengungen mehr oder minder beschädigten Maschinen der Reihe nach vollends zu demontieren und zur Reparatur in die Lieferwerke nach Mülhausen bzw. Belfort zu befördern. Die Instandsetzung jeder Maschine wird etwa 1 Jahr dauern. Die aus technischen Gründen notwendige Aufeinanderfolge der Maschinen in Abständen von 2 bis 3 Monaten bringt es mit sich, dass das Anschlußgleis von Ende Juli 1941 bis zum Sommer 1943 immer wieder gebraucht werden wird. Neben den 5 Maschinen sind auch 5 große Transformatoren mit Gewichten von über 100 t. vom Kraftwerk weg - bzw. nach dem Kraftwerk zu transportieren; hier handelt es sich auch zum Teil um notwendige Instandsetzungen im Lieferwerk, zum Teil um die Rückbeförderung der von den Franzosen ins Hinterland verbrachten Apparate.

Erfordern diese schweren Transporte schon per Bahn in vielen Fällen Spezialfahrzeuge, so würde ihre Durchführung mittels Straßenfahrzeugen nicht nur wegen der aussergewöhnlichen Gewichte, sondern auch wegen der Treibstoffverknappung sehr große Schwierigkeiten bereiten und starke Verzögerungen nach sich ziehen. Die Benützbarkeit des Anschlußgleises ist somit

für den Wiederaufbau des Kraftwerks von aller-größter Wichtigkeit.

Aufgrund unseres vom CdZ Straßburg erhaltenen Auftrages, der Rheinkraftwerk Kembs A.G. Mülhausen beim Wiederaufbau ihres Kraftwerks behilflich zu sein, haben wir uns mit der Brückenbauabteilung der Reichsbahndirektion Karlsruhe in Verbindung gesetzt und erhielten folgende Auskunft: Die Wiederherstellung der Strecke Hüningen-St.Ludwig hänge in erster Linie von der Lösung der zwischen Straßenbauverwaltung und RBD noch ungeklärten Straßenüberführung St-Ludwig-Basel ab, während die Wiederherstellung der übrigen 3 Brücken, bezw. in einem Fall der Ersatz der Brücke durch eine Gleisumführung keine wesentlichen Schwierigkeiten bereite.

Wir versuchten am 3.4. in dieser Angelegenheit bei Ihnen vorstellig zu werden, wurden aber wegen Abwesenheit des Herrn Baurat UHDE an Herrn Baurat STUEHLFAUTH verwiesen. Das Ergebnis der Besprechung war, dass die Wiederherstellung der fraglichen Straßenüberführung in ihrer endgültigen Form innerhalb einer für den Wiederaufbau des Werkes Kembs in Betracht kommenden Frist unmöglich sei, dass aber eine Behelfsbrücke in einer Zeit von etwa 2 Monaten hergestellt werden könnte, wenn das Allgemeininteresse die entstehenden Kosten rechtfertige.

Am 25.4. sprachen wir in gleicher Sache bei Herrn Reichsbahnoberrat KNITTEL der RBD Karlsruhe vor und erhielten die Auskunft, dass eine Behelfsbrücke im Benehmen mit der Straßenbauverwaltung von der Reichsbahn gebaut werden könnte, unter Umständen schon, ehe noch die endgültige Lösung für die später zu erstellende Brücke mit Ihnen gefunden sei. Die RBD sehe von sich aus keinen Anlaß, die Brückeninstandsetzungen zu beschleunigen oder Behelfsbauten auszuführen, könne jedenfalls entstehende Mehrkosten nicht übernehmen. Bei Zustandekommen der Behelfsbrücke über die Straße St.Ludwig-Basel könnten in der gleichen Zeit die 3 übrigen Übergänge, voraussichtlich auch als Behelfsbrücken, aber unter benützung der endgültigen Widerlager hergestellt sein.

Bei diesem Stand der Dinge möchten wir hiermit im Namen der Rheinkraftwerk Kembs A.G. Mülhausen mit Bezugnahme auf das eingangs Gesagte und unter Hinweis darauf, dass von der Benützbarkeit des Gleisanschlusses die rechtzeitige Wiedereingang-

setzung einer Staustufe von 100.000 kW Leistungsfähigkeit abhängt, den Antrag auf kostenlose Erstellung einer Behelfsbrücke über die Straße St-Ludwig-Basel stellen. Die Brückenbauabteilung der RBD hat von der Rheinkraftwerk Kembs A.G. eine Zeichnung des schwersten für die Transporte vorgesehenen Spezialwagens mit Belastungsangaben erhalten. Wenn Sie es wünschen, wird Ihnen die Gesellschaft ebenfalls einen Abzug dieser Zeichnung senden und alle notwendigen Angaben beifügen.

Heil Hitler !

B a d e n w e r k
Aktiengesellschaft

gez : Unterschriften.

RBD Karlsruhe
Rheinkraftwerk Kembs A.G.

M, R

Für richtige Abdruck
J. Schmitt
Gen. Fabr.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
48 Jbm Ba (Els)

Karlsruhe, den 4.6. Mai 1941

Betr: Wiederherstellung der Strecke
St Ludwig - Hünigen

1.) An das

Badenwerk AG

K a r l s r u h e

Hebelstr 2 - 4

3...		betm.
St...	4/6	
Da...	4/6	Leit
St...		

- Auf die Schreiben M Lt/S vom 26.3.41 und vom 3.5.41 -

Wie wir schon mündlich zum Ausdruck gebracht haben, ist vom Standpunkt der Reichsbahn aus die Inbetriebnahme der nur 2,4 km langen Strecke St Ludwig - Hünigen keineswegs eilig. Wir hatten deshalb die Absicht, nach Einigung mit dem Chef der Zivilverwaltung über die Abmessungen der wiederherzustellenden Straßenunterführungen diese Bauwerke in endgültiger Form wiederherzustellen und den Betrieb erst aufzunehmen, wenn er nach Wiederaufbau der Rheinbrücke bis Weil durchgeführt werden kann. Wir sind aber bereit, durch Behelfsbauten an den Unterführungen der Basler Straße und des Brunnenwegs eine möglichst baldige Befahrbarkeit der Strecke St Ludwig - Hünigen zu ermöglichen und dadurch Ihrem Wunsch auf baldige Benutzung des Anschlußgleises Hünigen - Rheinkraftwerk Kembs entgegenzukommen. Dies setzt aber voraus, daß uns ^{die} Kosten für die Errichtung und Wiederbeseitigung der Behelfsbauten und vorübergehenden Gleisanlagen ersetzt werden, da diese reine Mehraufwendungen gegenüber unseren bisherigen Bauabsichten darstellen. Hierbei wollen wir entgegenkommenderweise von der Berechnung einer ^{Substanzschädigung} ~~Miete~~ für Gebrauch und Abnutzung der für die Überbauten der Behelfsbrücken zu benutzenden Träger und sonstigen Eisenteile, für Holzbelag und Geländer absehen.

Das wiederbefahrbare Gleis beabsichtigen wir für den öffentlichen Verkehr erst bei Herstellung der Verbindung mit dem badischen Netz freizugeben. Bis dahin ist es als Anschlußgleis des Rheinkraftwerks Kembs zu betrachten, dem die Betriebsführung bis St Ludwig zufallen wird. Die Einzelheiten müssen noch nach den Bedingungen für Privatgleisanschlüsse geregelt werden.

Die Unterhaltung der Bahnanlagen auf der Strecke St Ludwig - Hünningen übernehmen wir auf unsere Kosten.

Die Arbeiten zur behelfsmäßigen Wiederherstellung der genannten Unterführungen haben wir vorbereitet und auch schon Arbeitskräfte für Räumungsarbeiten eingesetzt. Wir sind aber nicht in der Lage, den Bau weiterzuführen, wenn uns nicht zuvor der Ersatz der genannten Kosten sichergestellt wird. Mit Beziehung auf Ihr uns abschriftlich zur Kenntnis gegebenes Schreiben vom 3.5.41 an die Straßenbauverwaltung beim Chef der Zivilverwaltung sehen wir einer baldgefälligen Äußerung gern entgegen.

2.) An das
Rheinkraftwerk Kembs AG
Mülhausen /Elsaß
Modenheimerstr 2

246:6.Göpprich

- Auf das Schreiben vom 13.2.41 an das Reichsbahn-Betriebsamt Basel und die an uns gerichteten Schreiben vom ~~30.4.41~~ 30.4. und vom 3.5.41 -

Wegen der Durchführung des Gleisanschlußbetriebs von Hünningen bis St Ludwig verhandeln wir gegenwärtig mit dem Badenwerk. Zu der uns mit Schreiben vom 30.4.41 übersandten Skizze bitten wir um Mitteilung, ob sich die Last von 87 250 kg auf die 6 Achsen eines Wagens gleichmäßig verteilt.

3.) Nachricht von Gl 1 und 2 dem BA Basel

246:6.Göpprich

4.) Zu den Akten

5.) Wiedervorl am 16.6.41 wegen Erinnerung und Beantwortung des Schreibens des C d Z vom 7.5.41.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including dates like 16/6, 29/5, and 28.5, and various initials and numbers.

H. Ludwig, Str. 13. 5. 1941

Betr. Auel

REICHSBAHN-
BETRIEBSAMT

14. MAI 1941

Basel BASEL

Die Verstärkungsarb. an der Wehr.
mischbetonte Bau 135,96 mit ein-
geführt. Als Längenelemente kommen
folgende Stützen in Betracht.

1) Stützenarbeiten ^{betrag. 9. Feb.} 1567.- = ^{betrag für Holz} 1597,86

2) Stützenarbeiten 10 12.69 = 1528.12

2579.69 3125.98

gerühmte Mittel 2700.- RM.

Konkrete betrag. 3125.98. 4

Überschreibung 425.98 RM.

Die Überschreibung kommt von den
Holzarbeiten her. Das Holz würde
nach der vorherstehenden Zeichnung be-
stehen. In Wirklichkeit ist die Entfer-
nung der Hauptträger statt 8,98 m
1,16 m. Hergl. nach dem Maß. Auf dem
Bau. Schein ist diese Begrenzung schon
vermerkt. H. Ludwig

Deutsche Reichsbahn

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Nr. I/Jb(Els)

Basel, den 16. Mai 1941

K.H. an die Rbd Karlsruhe

Betr. Mittelbewilligung für
Brückenverstärkungen.

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm Mü v. 29. März 1941.

Jch bitte , die mit Zuweisungsliste Nr. 26
auf Kap 1 Titel 14 Ziffer 4 Uz 1 Nr. 10
(Bautit V² Erb) zur Verfügung gestellten Mittel
von 2700.-~~RM~~ um den fehlenden Betrag rd 430.-~~RM~~
zu erhöhen.

M. V. Klemm

Tb 16

Mü. 19.5

RBDKARLSRUHE
18. MAI 1941

42

Karlsruhe, 5. Juni 41

48 Fb 16 Fhm ga (Wb)

Getr. Fortführung von Wehrmachts-
trücken!

1.) Aktenbemerkung

Bei Betriebsrechnung Kap 1 Tit 14 Bzff 4 =
Kapit \bar{v} ² Nr 10 werden die Mittel um 430 Rth
erhöht.

2.) F3 + F4 zur Ausfertigung der Zuweisungsliste
F4: vol F 576.

3.) Fb 16 zur Fortführung Vergewandt O. Z. 37
Tl. 16 M 4/VI.

4.) Vorwand zur Weitergabe der Zuweisungsliste an
das gll harel. ab 06 6-Schneider Fr

5.) gll Fhm ga

Kr. 4.0

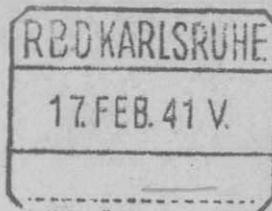
M 4/VI.

Mülhausen (Elsaß), den 12. Februar 1941

Nr. Zw/Jb 8.

An die Reichsbahndirektion

K a r l s r u h e .



Zunächst RBA Basel
durch Bf. Weil.

Betreff: Straßenunterführungen im Weichbild
St. Ludwig.

Vorgang: Meine Berichte Cu/Jb 8 vom 7.1.1941 und
Zw/Jb 8 vom 23.1.1941.

Anlagen: 1 Längsschnitt der Strecke St. Ludwig - Weil,
1 Arbeitslängsschnitt
1 Lageplan g.R.
1 Pause (Querschnitte der geplanten Reichs-
straßenunterführungen)

Gesehen

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Die vorgelegten Planungen der neu zu bauenden ver-
größerten Straßenunterführungen im Weichbild St. Ludwig wurden
von den in Frage kommenden Verwaltungen mit folgenden Begrün-
dungen abgelehnt:

- Die Straßenbauverwaltung kann einer Senkung der beiden
Reichsstraßenunterführungen (Burgfelder-^{Km 135,967} und Baslerstraße^{Km 0,593}),
mit Rücksicht auf die dadurch entstehenden Entwässerungs-
schwierigkeiten nicht beistimmen.
- Die Gemeinde St. Ludwig erklärt sich außerstande, die durch
eine Vergrößerung der Lichtweite der Brunnenwegunterfüh-
rung entstehenden Mehrkosten ^{Km 0,492} zu tragen.

Mit Rücksicht auf diese Einwände lege ich nun fol-
gende Lösungen zur Prüfung und Entschließung vor:

- 1.) Reichsstraßenunterführung nach Altkirch (Burgfelderstr) in
Km 135.967 der Hauptbahn Straßburg - Basel:

Die von der Straßenverwaltung gewünschte Lichtweite
beträgt 17,80 m. Diese Lichtweite wurde dem von Herrn

gegenüber 12,00 m

1040
+ 113
1153

Obering. Lichti gefertigten Vorentwurf zugrunde gelegt und ergab eine Mindestbauhöhe von 1153 m/m, d.h. eine Vergrößerung der bisherigen Bauhöhe von ^{min} 113 m/m.

Strecke 4,34 ; bei Stiff. 4,65 die offene Fahrspur
Lichtweite ≥ 1040

Die Straßenverwaltung würde sich auch mit einer Lichtweite von 16.20 begnügen, wie beiliegender Querschnitt zeigt.

Durch diese Einschränkung wird jedoch die Bauhöhe höchstens um 3 cm herabgesetzt werden.

Um das neu herzustellende Bauwerk in der gewünschten Lichtweite ohne Straßensenkung auszuführen, müßte die S.O. bei der Unterführung um 113 m/m gehoben werden. Beiliegender Längsschnitt sowie der Lageplan geben Übersicht über die dadurch entstehenden, ziemlich umfangreichen, in grün eingezeichneten Gleishebungsarbeiten. Die bestehende Steigung 1 : 200 zwischen dem Bf St.Ludwig und dem Bauwerk kann, meines Erachtens, auf der Strecke Straßburg-Basel, wegen des Anfahrens der schweren Züge, nicht verschärft werden, so daß eine allgemeine Höherlegung der südlichen Gleis- und Bahnsteigsanlagen des Bfs St.Ludwig bis Km 135.395 nicht zu vermeiden wäre. Eine Höherlegung der Weichen wäre allerdings dadurch erleichtert, daß alle Weichen elektrisch betrieben sind, und somit eine kostspielige Gestängeänderung nicht in Frage käme.

Lichtf 1153
- geben 113
Lichtf 040

auf rd
550 m
Länge

Würde eine Steigung 1 : 117 auf der Hauptstrecke Straßburg-Basel hingenommen, so vereinfachte sich die Gleishebung wesentlich, wie der Längsschnitt zeigt; diese Verschlechterung der Steigungsverhältnisse ist aber nicht annehmbar.

Die Straßenbauverwaltung hätte außer den Mehrkosten, die durch die Erweiterung der Lichtweite der Unterführung entstehen, auch die Kosten der Gleishebungsarbeiten, die ich auf rund RM 60.000.- schätze, zu tragen. Eine rd. 9 cm tiefe Straßensenkung

:/:

wäre aber bei weitem wirtschaftlicher, da sie geringfügig ist und die bestehenden Entwässerungsanlagen beibehalten werden können.

2.) Reichsstraßenunterführung nach Basel (Baslerstraße) in Km 0.593 der Hauptbahn St.Ludwig - Weil:

Handwritten notes:
Nach Bau von 12/110 + 7.1.44
20,20 m
gpt
1030
+ 148
1178

Die von der Straßenverwaltung gewünschte Unterführungsöffnung beträgt 22,20 m. Um die bisherige Bauhöhe beizubehalten schlug ich einen Zwischenpfeiler in Straßenmitte vor, wie der Vorentwurf 2^b von Herrn Obering. Lichti darstellt. Die Straßenverwaltung stimmt dieser Lösung nicht bei und schlägt eine Brücke mit 2 Pendelstützen p nach beiliegendem Querschnitt vor.

Um eine Straßensenkung zu vermeiden und zugleich dem Bauwerk, das an einer großen Verkehrsstraße liegt, ein augen-gefälliges Bild zu verleihen, schlage ich vor, die Straße mit einer Öffnung zu überbrücken und die S.O. um 234 m/m zu heben. Somit kann die von Herrn Lichti nach Vorentwurf 2^a errechnete Bauhöhe von 1324 m/m erreicht werden.

Handwritten notes:
117
148
1324
- 7.1.44
1324
1324

Auf der Seite St.Ludwig kann eine Gleishebung leicht durchgeführt werden wie der Längsschnitt in grün zeigt, wenn das Gleis bis in den Bahnhof St.Ludwig gehoben wird, - in rot, wenn die Straßensenkung in Km 135.967 ausgeführt wird.

Auf der Seite Weil darf die bestehende Höchststeigung 1 : 100 nicht überschritten werden, so daß das Gleis auf 1055 m um 0,29 m höher gelegt werden muß. Da die jetzige Bettung aus grobem, mit Erde vermengtem Kies besteht, braucht nur eine 29 cm starke Schotterschicht aufgetragen zu werden.

Die Straßenverwaltung hätte außer den Mehrkosten die durch die Erweiterung der Unterführung entstehen, auch die Kosten der Gleishebungsarbeiten, die ich auf rund 10 000.- RM

schätze, zu tragen.

3.) Straßenunterführung in Km O.492 der Hauptbahn St.Ludwig - Weil (Brunnenweg) :

Durch die Höherlegung der S.O. in Km O.593 wird die zur Verfügung stehende Bauhöhe in Km O.492 gleich 1500 m/m, so daß eine Senkung des Brunnenwegs nicht in Frage kommt, selbst wenn die von der Gemeinde St.Ludwig gewünschte 12 m breite Öffnung ausgeführt werden sollte.

Eine Vergrößerung der Straßen=Lichtweite von 6 m auf 12 m ist nicht gerechtfertigt, da

- a) der Brunnenweg nur lokale Bedeutung besitzt und nur als Zufahrtsstraße anzusehen ist,
- b) 100 m oberhalb der zu bauenden Brücke dieser Weg mit auch nur 6 m Öffnung unter der Strecke Straßburg-Basel durchgeführt wird,
- c) die Gemeinde St.Ludwig jede Kostenbeteiligung an dem Bauwerk ablehnt.

Da die Unterlagen dieses Berichts von mir gefertigt wurden, geht die Vorlage in dieser Angelegenheit letztmals von mir aus über das RBA Basel.

nicht!
nicht!
auch die
in längs
ding Wegs
verändern
ohne Ver-
pflichtung!
gibt

Jaus.

1/12

den Chef

der Zivilverwaltung im Elsaß
Finanz- u. Wirtschaftsabteilung
Straßenwesen

S t r a ß b u r g (Els.)
Bismarckplatz 4

Nr.1338-314
Nr.1338-1119

15. 1. 41
24. 2. 41

N=I/Jb(Els)

3. März 1941

Reichsstraßenunterführungen in St. Ludwig

Eine eingehende Prüfung Ihrer Stellungnahme zu dem Schreiben Cu/Jb 8 vom 7. 1. 41 des Eisenbahn-Neubauamts Mülhausen führte zu folgendem Ergebnis:

1. Reichsstr.-Unterführung nach Altkirch (Burgfelderstr.).

Eine Verminderung der Lichtweite von 17,80 m auf 16,20 m wird die Bauhöhe um höchstens 3 cm verringern. Dadurch wird die Straßensenkung auf rd. 9 cm herabgesetzt. Soll diese Straßensenkung vermieden werden, so muß, wegen der vorhandenen Steigung 1:200 zwischen dem Bahnhof St. Ludwig und der Unterführung, der ganze südliche Flügel der Gleis- und Bahnsteigsanlagen des Bfs St. Ludwig gehoben werden. Die damit verbundenen Unkosten, welche die Straßenverwaltung zu tragen hätte, belaufen sich auf rd RM 60 000,-.

Ich halte eine 9 cm tiefe Straßensenkung für wirtschaftlicher, da sie nur geringfügig ist und die bestehenden Entwässerungsanlagen beibehalten werden können.

Ich bitte diesen Punkt noch einmal zu überprüfen und mir das Ergebnis baldmöglichst mitteilen zu wollen.

2. Reichsstr.-Unterführung nach Basel (Baslerstr.)

Um den Straßen-Längsschnitt nicht zu verschlechtern habe ich einen Bericht an die Reichsbahndirektion Karlsruhe ergehen lassen mit dem Vorschlag, die Gleisanlagen höher zu legen um die erforderliche Bau-

höhe zu erzielen. Die entstehenden Unkosten, die ich auf rd
RM 10 000,- schätze, wären von der Straßenbauverwaltung zu tragen.

Sobald eine Entschließung der Reichsbahndirektion Karlsruhe vor-
liegt, werde ich sie Ihnen mitteilen.

Da der Wiederaufbau der zerstörten Brücken bei St. Ludwig und auf
der Strecke Waldighofen - St. Ludwig dem Reichsbahn-Betriebsamt
Basel ab 1. 3. 41 übertragen ist, bitte ich die diesbezüglichen
Schriftstücke an mich senden zu wollen.

Nachricht an die RBD Karlsruhe mit der Bitte um baldmöglichste
Zusendung des in dem vom ENbA-Mülhausen gefertigten Berichtes.
Nr. Zw/Jb 8 vom 12. 2. 41.

Müller

+

*Dieses Sehr im Mittelbau vor im
Berichtungsform wäre auch besser
unterblieben, namentlich für 2.) Heft*

5/3

RBD KARLSRUHE
!-4.MRZ.41 N.

48

*Die Vorplanung für den 12. 2. 41
erhalten*

Nr. 12. 3

*Am 14. 3. Durch Leiter des Bauamtes, das die
Erfüllung des Auftrags durch den Bauamt
betreffend - ist sich über den Bauamt unterstellt
in die Zeit bis zur Fertigstellung mitbestimmung
für 3 - 5 Wochen unternehmen - 4. 3. 41
hat sich für die Bauamt unterstellt, das
Auftrag erhalten, so hat die Bauamt unterstellt,
Bauamt 10. 11.*

Nr. 15. 3

Jahre Tag 51.

bet. Krappensinterfahrungen im Kreisbild
von H. Lüttrig.

1. Kreis Krappensinterfahrungen nach Altkirch.
Km 135,967 Luftfelderkraut

In Luftfelderkraut ist die Krappensäure
Luftträger gleich dem 15. Teil der Krapp-
säure. $\frac{19400}{1300} \approx 15$. Die Krappensäure ergibt

gleich mit der Luftträger sind dem Abstand
der Krappensäure von der Vorderflanz der
Krautlager $17800 + 2.800 = 19400$ m

Die Krappensäureverwaltung wurde sich
mit einer Luftträger von 16200 m m
begrenzen. Für die Krappensäure
sowie die Luftträger von $16200 + 2.800 = 17800$ m
Lagerung sind eine Krappensäure $\frac{17800}{15} = 1187$ m.

Der Krappensäure der Krappensäure bei $L = 19400$ sind
 $L = 17800$ beträgt $1300 - 1187 = 113$ mm,
das ist der Krappensäure zwischen der alten
und neuen Luftträger.

Nun man man den für die so weißt,
das der Abstand von 10 m Krappensäure
Kraut, also die Luftträger, 113 mm niedriger

Minuten! K.

ist, als im futurum Linghi, so hat man die Bauweise, bei der weder der Glais gefertigt, noch die Kräfte gespart werden muss.

Die ergibt sich bei Überführung der Glais auf Holzpfosten, die unmittelbar auf Längsträgern liegen. Die bei Kräfte winterfänger nötige Frost- und Refullinschutz wird dadurch erreicht, dass man etwa 5 mm starke Dampfschutzplatten zwischen Längsträger und Längsträger, sowie an Längsträger zu Längsträger nicht sparrt, die mit einer 10 cm starken Dampfschutz auf einer 3 cm starken Asphalt, zum Schutz eingestrichelt werden.

Bei besonderer Natur der Bauweise ist das, dass die Querträger die geordnete Lage erfüllen können.

2. Reife Kräfte winterfänger auf Damp
 Von 0,593 Mute H. Ludwig-Höningen (Dampfschutz)

Sie kann wegen der Gefahr des Überbaus mit der Überführung der Glais auf Refullment gewünscht werden.

Die von der Kräfteverwaltung angelegten Anordnung von 2 Pundelstrahlen ist abzulesen. Es werden bei 10 mm negativen Reflexor, Kraft bei der Mittelstrahlen aufpassen, die

Die Anordnung von Gelenken in Höhe
 der Pandelstagen bei den Jungbrütern
 aufzuführen werden. Die Gelenke sind
 sofall der Überbau nicht ganzig und
 die Stützbank gegen vollständiges Versinken
 durch Kommt die Gefahr, dass die
 Einzelstagen durch die Klaffen an
 Lagerungen durchwinden gegen das der
 Zusammenbau prima Vorsicht besteht.

Die gute Lösung von die Anordnung
 eines Mittelstiles war für die Konstruktion
 dem Entwurf zu sein. Die Stützbank
 gebildet wird, bleibt nur die Lösung
 nötig, an Stelle der Pandelstagen
 Pfeiler aus Eisenbeton zu setzen
 sind mit Stützbank anzusetzen. Man
 würde für die Mittelöffnung zum Luft
 Markt um 1200 + 2.500 + 1500 m.,
 für die gesamte Luft Markt um 23400

$$\frac{14,5 \cdot 27,5}{21,874} = 18,2 \text{ m}$$

bei Brückendruck 19,4 oder 17,8

über mit 3 Öffnungen
 verbunden sein die 22
 Pfeiler sind dringlich?
 mit oder ohne Pfeiler?

erhalten.
 der Bauwerk wird isoliert von der
 Unterfassung der Bergfeldstrasse
 abgebildet werden. Die Jungbrüderpfeiler
 wird, abgesehen von der Höhe, die
 Lage der Pfeiler im Lager. Die Pfeiler

erfordert, das die Längsträgerabstand
 200 mm größer, also 3740 mm und der
 Abstand der Gleise 4540 mm gemacht
 wird. Die Längsbohle würde man bei einer
 Faserlänge 246 gleichmessen, nämlich 1187 mm.

Ein liegt nach dem Längsbohle
 doch nur 1. Glas.

Als Holzbohle des inneren Längsträgers
 wählte man $1800 : 15 = 1200$ mm,
 man würde für ^{die} aber $1800 : 14 = 1285$ mm
 lang wählen.

Die Führung der Gleise oder Trennung
 der Strapsen wäre nicht notwendig.
 Die Faserlänge läßt sich noch nicht
 festlegen.

3, Überbauunterfassung in den 0,492.
12. Führung - Weile

Die Faserlänge oder eine alte Faserlänge
 läßt nicht vor. Die Längsbohle bestimmt
 die Maß $1500 - 234 = 1266$ mm zur Verfügung
 zu haben. Dies genügt wohl für einen
 Überbau von 6 bis 12 m.

Str. 48.
 Nr. 12.3. Jgl
 5/3.

Yperu Nr 47

Zur Fortsetzung des beiliegenden Ber.
des f. Ober Mühlhausen 4. 12. 2. 41 bitte ich um
Ihre Vorkommnisse für Folge der Gefährdung
Punkt 1) u. 2) des Briefs:

1) Die Gipswerke der SO bei der Stadt. der
Krafft von Albrich muss u. g. beibehalten
werden. Der Kropfenberücksichtigung ist
die Kraft zu lassen, anderwärts die Kraft
abzugeben, oder eine Kräfte ohne Gefähr-
dung der Gitterung in Kraft zu lassen,
bei der die Gipsberücksichtigung beim Gefährten
Kropfen ist viel bei einer solchen mit Gefähr-
dung der Gitterung.

2) Bei der Stadt. der Krafft von Basel
ist - was ^{unser} östlichen Kräfte - der
Wirkpunkt der Kropfenberücksichtigung
gegen Abgeben der Kraft Kraft die
Kraft gegen Gitterung einer Gefährdung
begründet. Es bleibt daher nur übrig unter
der Kräfte / Kraft Gitterung von Gitterung von
den Gefährten zu verhindern, wobei in der
Gitterung Gitterung mit Kraft ist, oder die Gefähr-
ten Gitterung Gitterung der Kräfte zu Gefähr-
ten. Können die Gefährten Gitterung Gitterung
man? Was dem Kräfte ist die Gefähr-
dung Kraft Gefährten.

L. v. Bern
bei Gitterung
Gitterung

7. 11

7. 11

7. 11/20

z. 51

Nr. 12. 3.

H. Lang. et S.

Konten

zn 1 Ringelsturzbeeren (Korn) führung nach
Altkorn.

falls meine Forderung nur 50 auf der
Lohnkarte nicht zu empfangen ist, werden
zuerst dann die Korn auf der Karte auf
empfangen dann für die Forderung nach zu
prüfen, ob meine Forderung nur gleich zu
empfangen ist das Lohnkartenbuch überprüfe
möglich ist. In Rechnung 1:200 auf der
bei nicht anstandslos beantwortet. In Rechnung
für die Korn ist nicht überempfangen.

zn 2 Ringelsturzbeeren (Korn) führung nach Beispiel.

falls meine Forderung nur 50 auf der
Lohnkarte nicht empfangen werden.
Nur für die Lohnkarte dann die Korn auf der
Karte empfangen dann für die Forderung zu prüfen
nach zu prüfen, ob meine Forderung nur
234 auf der Lohnkarte empfangen werden
möglich ist, ob die Lohnkarte empfangen
Forderung auf der Lohnkarte empfangen
in der Lohnkarte empfangen werden.

In Rechnung 1:100 auf der Karte nicht
anstandslos beantwortet. (Korn und Forderung nur
Lohnkartenbuch 1:5000)

Dies die Lohnkarte für die Forderung, ob die
Lohnkarte empfangen dann zu empfangen werden
möglich ist in mögliches Zeit empfangen,
und ob die Lohnkarte die 50 empfangen werden
möglich ist. meine Karte.

15/5
1 1/2 1/2

für 47
18/3

1/12 17/11

Herrn Der 48

Für die Unterföly der Strafe nach Alt-
Kirch. Kommt eine Hebung des 50 der ganzen
Südteils des Pf. H. L., vordem Frage,
aber wird man nach Ihrer Note vom
12.3 an Herrn Der 47 die Hebung vor
der die Frage stellen, ob die die Hebung
im das erforderliche Mass absetzen
oder eine schottische Hebung überföly
mit ihm Nachrichten im Kauf nehmen
will.

Für die Unterföly der Baslerstr. wird
man nie ebenso vor die Frage stellen,
ob mittliche Zusammenföly, oder Glas
hebung auf Kosten der Hebung vor.
Ungeföhr Kosten kann wohl Der 48
angeben (im verbindlich).

Unabhängig davon soll das Bot
Ba dann die von Der 47 gewünscht
für Aufnahmen machen

Da die ganze Angelegenheit vom
Brückenbau steht. Genügend Mittel
= daben beherrscht wird, bitte
ist die weitere Behandlung zu über-
nehmen. Da die Feilheit vom
Baderwerk neben Feil bei mir nach
dem Stand der Sache gefragt hat, bitte
ich eine baldigste Beledigung

48
H

gdt
1/4

Ku. 14

23

Sonntag

24

Montag

25

Dienstag

26

Mittwoch

27

Donnerstag

28

Freitag

29

Sonnabend



COLAS Kaltasphalt G. m. b. H.,

MÄRZ 1941

Berlin - Grunewald, Hohenzollerndamm 46-47

Fernruf: Ortsgespräche 867371, Ferngespräche 879181

Verkaufsbüros: Breslau 18
Dresden-A. 24
Hamburg 13
Hannover
Köln a. Rh.

Königsberg i. Pr.
Ladenburg i. Bad.
Leipzig O 39
München 13
Saarbrücken

Stettin-Braunsfelde
Stuttgart-N.
Weimar
Wien I

COLAS-Werke siehe nächstes Kalenderblatt!

● N=I/Jb(Els)

Basel, den 2. April 1941.

An die RBD

K a r l s r u h e



Betr: Brunnenweg Unterführung km 0,492 der Hauptbahn St.Ludwig-Weil.

Anlagen:

2 Schreiben vom 24.II.1941
1 Schreiben vom 21.III.1941.
je eine Abschrift.

Der Chef der Zivilverwaltung im Elsaß=Finanz und Wirtschaftsabteilung
-Straßenwesen- Straßburg hat nach dem in Abschrift angeschlossenen
Schreiben des Straßenbauamtes Mülhausen Ost vom 28.II.41 die Tragung
der Mehrkosten für die Vergrößerung der Lichtweite der Brunnenweg-
Unterführung abgelehnt. Jch habe diesen Bescheid dem Bürgermeisteramt
St. Ludwig mitgeteilt und darauf hingewiesen, daß das Bauwerk mit
seiner früheren Lichtweite-6 m-wieder hergestellt werden soll. Der
Bürgermeister von St.Ludwig hat mit dem in Abschrift beigegebenen
Schreiben vom 21.März 1941 um Mitteilung über die Höhe der Mehrkosten
bei Verbreiterung der Unterführung gebeten. Die Gemeinde wünscht eine
Vergrößerung der l.W. von 6 auf 12 m. Jch bitte um Entschließung und
verweise auf die Ausführungen des Berichtes Zw Jb 8 vom 12.II. 1941
des Eisenbahn= Neubauamtes Mülhausen in dieser Sache, denen ich bei=
pflichtete.

Mann

Abschrift

Der Bürgermeister
der
Gemeinde Sankt-Ludwig
im Elsaß.

Sankt-Ludwig, den 21. März 41.

J.Nr.2965

Ihr Zeichen Nr.I/Jb(Els)
Ihre Nachricht v.8.3.41.

An die

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts
Basel

B a s e l

Schwarzwaldallee 200

Betr. Brunnenweg- Unterführung in St.Ludwig bei km0,492 der
Hauptbahn St.Ludwig-Weil (Rhein).

Um persönlich Schritte für eine finanzielle Unter-
stützung zur Bestreitung der Mehrkosten für die Vergrößerung
der Lichtweite, welche der Gemeinde zur Last fallen sollen,
unternehmen zu können bitte ich um Angabe des Betrages.

Aus diesem Grunde wollen Sie gefl. die Bestellung
zur Ausführung auf die frühere Lichtweite zurückhalten.

Heil Hitler!

Der Bürgermeister

Unterschrift.

Abschrift

Strassenbauamt
Mülhausen-Ost

Mülhausen, den 28. Febr. 41.

Brunnenwegunterführung in St. Ludwig
in km 0,492 der Hauptbahn St. Ludwig-Weil

Auf Schreiben
vom 30. 1. 1941.
Zw/Jb 18

Az. 1939

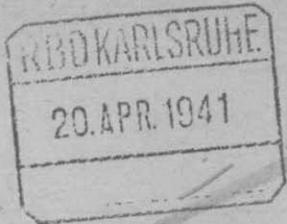
Der Chef der Zivilverwaltung im Elsaß
Finanz- und Wirtschaftsabteilung- Straßenwesen-
St.ßburg teilt uns mit, daß die Mehrkosten von
uns nicht getragen werden können.

gez. Unterschrift.

An das
Eisenbahn-Neubauamt
in Mülhausen

Basel, den 18. April 1941

N=I/Jb(Els)



An die RBD

Karlsruhe.

Betr: Straßenunterführung in km 13,039 der Strecke
Waldighofen- St. Ludwig.

Als Nachgang zu Bericht N=I/Jb(Els) vom 24.3.41

Anlage:

1 Zeichnung. X/

Anbei lege ich eine Zeichnung der vollständig zerstörten Straßenunterführung in km 13,092 der stillgelegten Strecke Waldighofen-St. Ludwig vor. Ich bitte, die Unterlagen für das neue Bauwerk anfertigen zu lassen und mir mit Auftrag zu senden. Eine Verbreiterung dieser Unterführung wird seitens der Straßenbauverwaltung nicht gefordert. Der Bericht über die zerstörte Unterführung in km 10,146 der gleichen Strecke folgt nach.

*Ybun Ba
4/6*

*X/ Uring mit Kopf 48 Jb 8 Ybun Ba (Els)
11.18.9.41 Uring von Tsa geprüft*

Maus

484

484

24.4

51

Herrn Dr. 48

abgelesen

*PM
21/4*

200
Yem Ba 65

-23821-10

Der Chef der Zivilverwaltung im Elsaß

Straßburg i. Els., den 10. März 1941.
Bismarckplatz 4 Fernruf: 291.81

Finanz- und Wirtschaftsabteilung
- Straßenwesen -

EINGANG
RBA Basel
- 3 APR. 1941

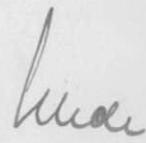
Nr.: 1338-1337
(Bei Beantwortung bitte angeben)

Auf Schreiben
N=I/Jb (Els) v. 3. d. M.

Reichsstraßenunterführungen in
St. Ludwig . . .

1). Mit der Verminderung der Lichthöhe bei der Reichsstraßenunterführung nach Altkirch um 9 cm bin ich einverstanden. Ich bitte mir nach Aufstellung des Entwurfes eine Fertigung vor Baubeginn zur Einsichtnahme zu übersenden.

2). Einer Übernahme der durch die Höherlegung der Bahnlinie entstehenden Kosten in Höhe von 10 000 RM. durch die Straßenbauverwaltung kann ich nicht zustimmen. Es handelt sich hier um den Neubau einer Eisenbahnüberführung, für die sämtliche entstehenden Kosten von dort zu tragen sind .



Regierungsbaurat .

An den Vorstand
des Reichsbahn-Betriebsamtes
in
B A S E L

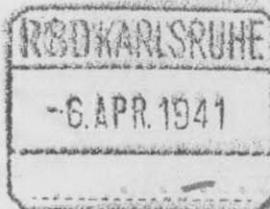
Schwarzwaldallee Nr. 200

N=I/Jb(Els)

Basel; den 5. April 1941.

48H
K.H. An die RBD

K a r l s r u h e



Jch habe eine Abschrift meines an den Chef der Zivilverwaltung im Elsaß „Finanz und Wirtschaftsabteilung- Straßenwesen-“ gerichteten Schreibens vom 3. März 1941 dörthin vorgelegt. Jch bitte um Entschließung.

rev. *Therms*

7. Juni
Karlsruhe, den ~~11. Mai~~ 1941

48 48H Jbm Ba (Els)

Betr: Wiederherstellung der Straßen-
unterführungen der Strecke
St Ludwig - Hünigen

Zur Frankfurt	4/6	Reichsbahn
Zur Basel	7/6	Reichsbahn

ab 7.6.41
ab 7.6.41

1.) An das

Reichsbahndirektion
Basel

Auf den Bericht des ENBA Mülhausen Zw/Jb 8 vom 12.2.41 und
Ihre Berichte I Jb (Els) vom 3.3., 15.3., 2.4. und 5.4.41

Anlagen:

- 1 Längsschnitt der Strecke St Ludwig - Weil
- 1 Arbeitslängsschnitt
- 1 Pause (Querschnitte der Straße)
- 1 Lageplan
- 4 3 Pausen (Brückenentwürfe)

gewünscht

Das Badenwerk ist hier wiederholt wegen möglichst rascher Wiederherstellung der Strecke St Ludwig - Hünigen vorstellig geworden, damit die wiederherzustellenden schweren Maschinen des Rheinkraftwerks Kembs über das Anschlußgleis auf der Bahn nach den Lieferwerken befördert werden können.

Dieser Wunsch kann nur erfüllt werden, wenn die Unterführung der Basler Straße zunächst nur in behelfsmäßiger Form wiederhergestellt wird und die Unterführung des Brunnenwegs vorläufig einen behelfsmäßigen Überbau erhält. Die Wiederherstellung der Unterführung der Burgfelderstraße kann bis auf weiteres zurückgestellt werden, wenn nach Ihrem Vorschlag das Gleis St Ludwig - Hünigen ^{nördlich} hinter dem Bauwerk durch eine Weiche aus dem Gleis Basel - St Ludwig abgezweigt wird. Wir haben dem Badenwerk mitgeteilt, daß bisher eine Einigung mit dem Chef der Zivilverwaltung Abt Straßewesen über die endgiltige Ausbildung der Unterführung der Basler Straße nicht zustande gekommen ist, und daß wir vom Standpunkt der Reichsbahn kein Interesse an einer baldigen Inbetriebnahme der Strecke St Ludwig - Hünigen haben, solange sie nicht über den Rhein fortgesetzt werden kann. Wir ^{haben} hätten daher von uns aus keinen Anlaß, Mehrkosten für eine baldige Betriebseröffnung auf uns zu nehmen, sind aber ^{gegen Ansatz der Mehrkosten} vorbehaltlich einer endgiltigen finanziellen Regelung bereit, durch einen Behelfsbau den Wünschen des Badenwerks ~~(im allgemeinen Interesse)~~ entgegenzukommen.

Abschrift unseres an das Badenwerk gerichteten Schreibens geht Ihnen besonders zu.

:/:

Hierdurch ergibt sich für die weitere Behandlung der mit der Wiederherstellung der Strecke St Ludwig - Hüningen zusammenhängenden Fragen folgendes:

a) Unterführung der Basler Straße km 0,593

Nach der Ihnen bei der örtlichen Besprechung am 13.5. übergebenen ^{in: Werkplan in 1. Aufl. beiliegend} Skizze soll neben dem im Zuge des bisherigen und neu abgesteckten Gleises zu erbauenden endgiltigen Bauwerk im Raum des künftigen 2. Gleises eine Behelfsbrücke über 3 gleichen Öffnungen mit Betonpfeilern und Überbauten aus $3 \times 6 = 18$ Stück der in St Ludwig lagernden 18 m langen Träger P 70 gebaut werden. In der Skizze ist für die Mittelöffnung eine Durchfahrtsweite von 12,50 m eingetragen, damit die bestehende Straßenbreite von 11,50 m mit 2 Schrammborden von 0,5 m freigehalten wird.

Der Abstand der Gleisachse auf der Behelfsbrücke von der bisherigen Gleisachse bestimmt sich aus der Forderung, später das endgiltige Bauwerk ohne Störung des auf der Behelfsbrücke durchzuführenden Betriebs herzustellen; er ist in der Skizze mit 7,5 m angegeben, wird aber wohl auf 5,5 bis 6,0 m ermässigt werden können; dies ist erwünscht, um unnötigen Arbeitsaufwand, größere Kosten und Inanspruchnahme fremden Geländes zu vermeiden. Wenn es die einwandfreie Einführung der Gleisachse des Behelfsbauwerks in die bestehende Gleisachse erfordert (300 m Halbmesser sollten nicht unterschritten werden), kann sie in eine flache Krümmung gelegt werden, die eine Überhöhung des äußeren Schienenstrangs ^{aus der die Gleisachse} ~~nicht erfordert~~. Ferner ist bei der Absteckung der Gleisachse Rücksicht auf die Herstellung der unter b) zu besprechenden Unterführung des Brunnenwegs zu nehmen. Die Absteckung haben wir inzwischen durch das Vermessungsamt veranlaßt; wir sehen der Vorlage des Ergebnisses entgegen, damit danach hier der Entwurf des als bald auszuführenden Behelfsbauwerks gefertigt werden kann.

^{für} Ob das endgiltige Bauwerk ~~alsbald nach Inbetriebnahme der Strecke hergestellt werden kann~~, steht noch ^{sehen wir im} ~~dahin~~. Im Gegensatz zu den von Oberingenieur Lichti im Auftrag des ENBA Mühlhausen gefertigten Entwürfen ~~haben wir~~ vorgesehen, daß ~~hierbei~~ die Widerlager nur für 1-gleisigen Betrieb bemessen werden,

da mit einem 2-gleisigen Ausbau der Strecke in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist. Nach dem Stand der Verhandlungen mit dem Chef der Zivilverwaltung Abt Straßenwesen kommen 2 Bauweisen in frage:

Eisenbeton-

Entweder wird die ganze Öffnung mit nur 1 Überbau überbrückt, oder es würde zwischen Straße und Radfahrweg auf jeder Seite ein Pfeiler eingebaut, und so die Durchfahrtsweite in 3 Öffnungen geteilt.

Im 1. Fall beträgt die lichte Weite 19,40 m, zusammengesetzt aus der Straßenbreite von 12 m. und beiderseits 2 Radfahrwegen von 1,2 m und 2 Gehwegen von 2,5 m.

Hieraus ergeben sich folgende Hauptmaße des aus Blechträgern mit Durchführung der Bettung herzustellenden Überbaus:

Stützweite	26,30 m
Abstand der Hauptträger	4,20 m
Stegblechhöhe der Hauptträger	1,840 m
am Hauptträger " Querträger	0,70 m vom Querträger
Bauhöhe von Tragwerkunterkante bis SO	1,390 m.

Im 2. Fall folgt auf die Straßenkante beiderseits ein Schrammbord von je 0,5 m Breite und auf diesen je ein Eisenbetonpfeiler zu 1,5 m Stärke. Die Breiten des Radfahr- und der Gehwege sind gleich wie im 1. Fall. Die lichte Weite beträgt 23,40 m.

Die Stützweite der Mittelöffnung, gerechnet von Pfeilermitte zu Pfeilermitte, ergibt sich zu 18,2 m, der Abstand der Hauptträger zu 3,70 m, die Stegblechhöhe zu 1,30 m; diese Höhe wird auch in den Nebenöffnungen beibehalten. Die Bauhöhe zwischen Tragwerkunterkante und SO ergibt sich zu 1,235 bei einer Querträgerstegblechhöhe von 0,55 m.

Mit den von der Straßenbauverwaltung gewünschten Pendelstützen ^{sind} können wir ~~uns~~ nicht ^{einverstanden} befreunden, weil sie und damit der Überbau durch anfahrende schwere Fahrzeuge gefährdet werden können.

Der Bericht des ENbA Mülhausen Zw/Jb 8 vom 12.2.41 spricht von einer Hebung des Gleises von 234 mm, wenn die Bauhöhe des Vorentwurfs ~~Licht~~ ^{2a} erreicht werden soll. Darnach wäre die Bauhöhe beim gesprengten Bauwerk zu $1324 - 234 = 1090$ mm anzunehmen. Es ergäbe sich daraus, daß bei der ersten Bauweise das Gleis um $1390 - 1090 = 300$ mm, bei der zweiten um $1390 - 1235 = 155$ mm zu heben wäre.

L des Oberingenieurs Licht

1. In der Hebung durch die Vergrößerung der Bauhöhe bedingten Hebung des Gleises kommt noch die Hebung zum Ausgleich der durch die Aufrundung des Gefällstrichs bedingten Senkung.

Die im Vorentwurf Lichti errechnete Vergrößerung der Bauhöhe um nur 234 mm beruht auf außerordentlich gedrückten Hauptträgerhöhen, die wir ohne genaue Prüfung nicht übernehmen möchten. / Es käme daher eine Hebung der Rampe 1 : 100 von Hüningen bis zur Unterführung um etwa 35 cm statt 29 cm inbetracht, *Wann von dem von Ihnen gewünschten Ausrichtungsmaßstab von 10 000 m festzustellen ist.* Bevor Sie mit der Straßenbauverwaltung wegen der endgiltigen Festlegung der Entwurfsgrundlagen und der Übernahme der Mehrkosten erneut verhandeln, ersuchen wir durch Aufnahme von Querschnitten zu prüfen, ob eine Hebung um ^{30 bis} 35 cm ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden kann, und ob sie nach den Abmessungen des Bahndamms ohne größere Anschüttungen und ohne Geländeerwerb möglich ist. Ferner wollen Sie feststellen, ob die Bettung auf dem zu hebenden Streckenabschnitt in nächster Zeit erneuert, und ob dabei die SO ohnehin gehoben werden sollte und wie hoch. Über das Ergebnis ersuchen wir zu berichten.

*für Ka = 10 000 m
Berechnung
von Hebung
unmöglich
234 cm kann
aber 6 cm
unmöglich
Verkehr bis
Vergrößerung
der Straßens*

b) Unterführung des Brunnenwegs km 0,492.

Wegen der besonderen Verhältnisse hier bis zum nächsten Bericht sind kleinere Ausrichtungsmaßstäbe anzunehmen. Für Ka =

~~Hier können die Widerlager gleich endgiltig und zwar 2-gleisig ausgeführt werden, weil der vorläufig herzustellende Behelfsüberbau in den Zug des 2. Gleises gelegt werden und hier der Arbeitsumfang für behelfsmäßige Widerlager kaum geringer wäre als für die endgiltigen. Es käme unter Umständen infrage, hier die vom ENBA Mülhausen für die Baslerstraße bestellten und zum Teil gelieferten Sandsteine zur ~~Nahtflächenverkleidung zu verwenden.~~~~

*= 5 000 m
Berechnung
von Hebung
aber 1 cm.
Bei Lösung
ist für
auf gegeben
worden.*

(... in Bericht als nicht gerechtfertigt bezeichnet)

Die von der Gemeinde St Ludwig gewünschte Vergrößerung der bisherigen lichten Weite von 6 m auf 12 m halten wir ebenfalls für nicht gerechtfertigt, wären aber bereit, sie bei der neuen Brücke zu Grunde zu legen, wenn die Stadt die Mehrkosten, die wir zunächst zu 15 000 RM berechnet haben, übernimmt und anerkennt, daß nach den Preisen der Ausführung abgerechnet wird. Die bindende Zusage müßte aber alsbald erfolgen, da der Bau nicht aufgehalten werden darf. Ihrem Bericht hierüber sehen wir entgegen.

*1. Das für
zu berücksichtigen
Ausrichtungsmaßstab
festbestimmen*

Für das neben der endgiltigen Tragdecke zunächst einzubauende Behelfstragwerk ständen für eine lichte Weite von 12 m die restlichen 6 Träger P 70 zu 18 m, die in St Ludwig lagern, zur Verfügung. Kann die Stadt die Mehrkosten nicht aufbringen,

so wird die Brücke mit der alten Durchfahrtsweite gebaut; die Träger würden wir umgehend beschaffen; der Entwurf der Widerlager und des Behelfstragwerks wird hier gefertigt.

c) Unterführung der Burgfelderstraße km 135,967 der Hauptbahn Straßburg - Basel.

Für die Ausbildung der endgiltigen Brücke genügt bei der von der Straßenverwaltung ^{zuletzt geforderten} zugestanden ~~en~~ Durchfahrtsweite von 16,20 m (statt 17,80 m) und einer Verringerung der Durchfahrts Höhe um 9 cm die Bauhöhe für einen Überbau nach der von Oberingenieur Lichti vorgeschlagenen Bauweise, vorausgesetzt, daß die den alten Plänen entnommenen Höhenangaben mit der Wirklichkeit übereinstimmen.

Wir ersuchen bei allen 3 Bauwerken die Höhen nachzumessen, ferner die für die Entwurfsbearbeitung nötigen Querschnitte aufzunehmen und vorzulegen.

Wiederherstellung einer befahrbarkeit
bald befahrbar zu machen
Für die ~~baldige Inbetriebnahme der~~ Strecke St Ludwig - Hünigen ist es wichtig, daß Hand in Hand mit der vorläufigen Wiederherstellung der beiden Unterführungen auch die Arbeiten an der Strecke, die Herrichtung des Oberbaus und der Sicherungsanlagen vorbereitet und durchgeführt werden. Von der Befahrbarkeit der Strecke hängt auch die Aufstellung des Überbaus der Brücke über den Hüniger Zweigkanal km 2,07 ab, da die langen und schweren Träger auf der Bahn an die Baustelle geschafft werden müssen.

Wir ersuchen für alle infrage kommenden Arbeiten einen Bauausführungsplan, Kostenanschläge und Stoffbedarfslisten vorzulegen.

a b 7,6/ Dahn

2.) Nachricht ~~hier von~~ dem Verma Karlsruhe *von < bis >*

Anlage:

~~1 Schreiben mit 1 Gleisplan 1:500~~

~~unter Rückgabe des Schreibens an BA Ba vom 12.4.41 mit Gleisplan 1:500 St Ludwig - Basel.~~ Auf fernmündlichen Auftrag haben Sie inzwischen das Umfahrgleis an der Basler Straße im Benehmen mit dem BA Basel abgesteckt; wir ersuchen Sie die Absteckskizze hierfür sowie für die Abzweigung der Strecke St Ludwig - Hünigen von der Strecke Straßburg - Basel vorzulegen.

3.) Z d A
Widervorlage 16.6.41.

51
47
52
IV
16
6
16
6

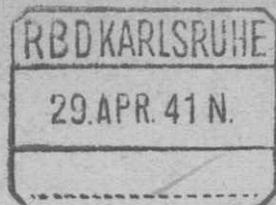
26
6
28/5
28/5
Kr. 28.5.

Deutsche Reichsbahn

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Basel, den 28. April 1941.

N I/J b (Els) 484. Jb 16



An RBD

Karlsruhe.

Betr. Brücke über den Brunnenweg in km o.494 der Strecke St. Ludwig
-Weil(Rhein).

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba. v. 23.4.41.

Anlagen :

1 Kostenanschlag (doppelt)

Anbei lege ich den Kostenanschlag über die Aufräumungsarbeiten vor.
Ich bitte um Prüfung, Genehmigung und Zuweisung der Wirtschaftsmittel.

Handwritten signature

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebsamt Basel

Ausrüstungswert

Bahnhof-Strecke St. Ludwig-Weil(Rh)

Kostenanschlag

über die Aufräumungsarbeiten bei der Straßenunterführung
(Brunnenweg) in km o.494 der Strecke St.Ludwig-Weil(Rh)

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und Elektrifizierung von Strecken	Baulänge in km		
	Baukosten für 1 km R.M.		
Abgekürzte Bezeichnung	Straßenunterführung km o.494 bei St.Ludwig		
Berechnungsstelle	Kapitel 1	Titel 14	Ziffer 4 Unterziff 1
	Nr 10 der Betriebs-Vermögensrechnung		
Gesamtausgaben	3.000.-- R.M.		
Von den Gesamtausgaben entfallen auf die Sachgebiete:	Urb Erb 3.000.-- R.M.	Urbgau Erbgau / R.M.	Beb Nab / R.M.
	100 %	/ %	/ %
Von den Gesamtausgaben werden aus Einnahmen gedeckt durch	Baukostenzuschüsse Dritter R.M.		
	Sonstige Einnahmen R.M.		
	Baudarlehen Dritter R.M.		
	Zusammen R.M.		

Basel den 28. April 1941.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

[Handwritten Signature]

Genehmigt in Höhe von R.M.

Berlin, den 19.....

Deutsche Reichsbahn

Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von R.M. mit Verfügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

vom 19.....

den 19.....

Reichsbahndirektion

Bau- titel	Ziff.	Uziff.	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.
	2	1		Betriebsrechnung Kap 1 Tit.14 Ziff 4 Utzf 1 Wegübergänge. Unter=u.Überführungen Bauwerke Leistung der Fa.Lutz &Kinkel in Mülhausen-Dornach nach dem in Abschrift angeschlossenen Angebot v. 9.IV.1941. Für etwaige Mehrleistungen zusammen	2.800.-- 200.--	3.000.--
				Bautitel IV Zf.2 Uz. 1 (Betriebsrechnung Kap 1 Titel 14 Zf. 4 Uz. 1) festgestellt: <i>[Handwritten Signature]</i> Geprüft Karlsruhe, den <u>7. Juni 1941</u> Reichsbahndirektion <u>48 1616 Fhr Gz (Rb)</u> <i>[Handwritten Signature]</i>		

[Handwritten Signature]

Bau- titel	Siff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M</i>	ganzen <i>R.M</i>

A b s c h r i f t !

Hoch - u. Tiefbauunternehmen

L u t z & K i n k e l
Mülhausen-Dornbach i. Els.
Belforterstrasse 75

● Fernruf 26.88

Mülhausen-Dornbach, den 9. April 1941.

An das Eisenbahn-Betriebsamt
Basel D.R.A. durch Bahnhof Weil
Baden.

P R E I S O F F E R T E.

Mit Gegenwärtigem verpflichten wir uns die Aufräumungsarbeiten an
der Eisenbahnbrücke im km. o.594 in St. Ludwig

280 kbm. zum Preise von RM. 10.--

auszuführen.

Die Arbeit besteht aus zerkleinern der Betonklötze mit dem Kompressor,
verladen auf Lastwagen, Transport und Stappeln längs des Eisenbahn-
dammes zwecks Verbreiterung zwischen Brunnenweg und Baslerstrasse.

In Erwartung Ihres gefl. Bescheids, entbieten wir Ihnen im Voraus
unseren besten Dank.

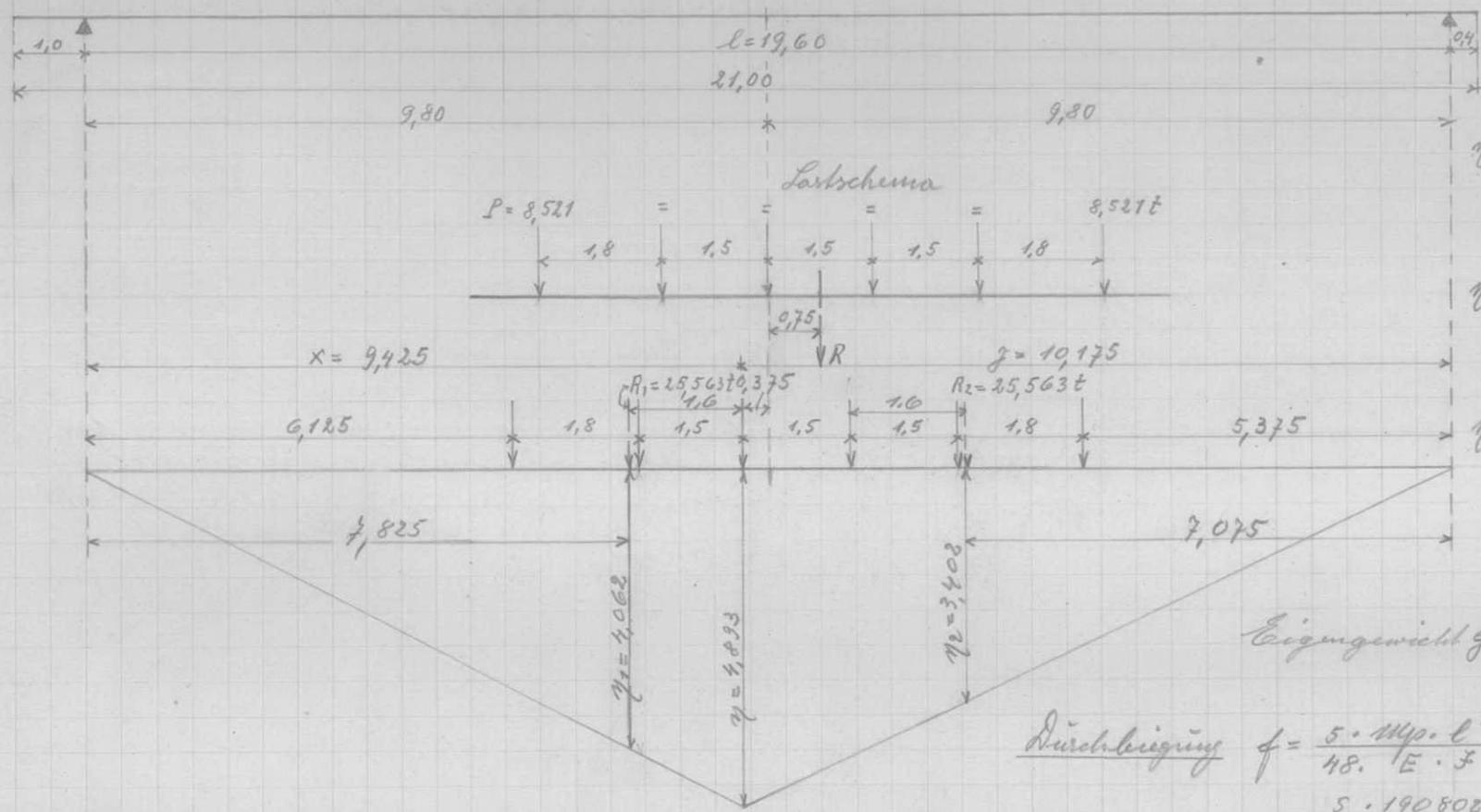
Firma Lutz & Kinkel, Mülhausen i.E

Transformatorwagen von 120,0 t

Stützweite $l = 19,60$ m I.P. 80.

$\Sigma P = 102,250$ t folglich im Raddruck $P = 1/2 \cdot \frac{102,250}{6} = \sim 8,521$ t

$M = 1:100$



$$\eta = \frac{x \cdot y}{l} = \frac{9,425 \cdot 10,175}{19,60}$$

$$= \frac{95,899375}{19,60} = \sim 4,893$$

$$\eta_1 = \frac{4,893 \cdot 7,825}{9,425}$$

$$= \frac{38,282225}{9,425} = \sim 4,062$$

$$\eta_2 = \frac{4,893 \cdot 7,075}{10,175}$$

$$= \frac{34,612925}{10,175} = \sim 3,402$$

Eigengewicht $g = \frac{30,0}{19,6} = \sim 1,531$ t/m

Durchbiegung $f = \frac{5 \cdot M_p \cdot l^2}{48 \cdot E \cdot F}$

$$= \frac{5 \cdot 19080200 \cdot 1960^2}{48 \cdot 21000000 \cdot 1099200}$$

$$= 0,104 \cdot 9,085 \cdot 3,494 = \underline{3,3 \text{ cm}}$$

$$\frac{f}{l} = \frac{1960}{594} = \frac{1}{3,3} < \frac{1}{500}$$

$M_g = 19,6 \cdot \frac{4,893}{2} \cdot 1,531 = 73,414$ tm

$M_p = 25,563 \cdot 4,062 + 25,563 \cdot 3,402 = 25,563 (4,062 + 3,402) = 25,563 \cdot 7,464 = \sim 190,802$ tm

$f \cdot M_p = 1,3 \cdot 190,802 = \sim 248,043$

+ 73,414

$\text{max } M_x = 321,457$ tm

vorhanden 3 I.P. 80 mit $W_x = 27480 \text{ cm}^3$
 3 I " 80 " $S_x = 1099200$

$\sigma = \frac{\text{max } M}{W_x} = \frac{32145700}{27480} = \sim 1170$ kg/cm² < 1400

Proth 12.7.47

2.)

Transformatorwagen von 150,0 t

$$P = \frac{1}{2} \cdot \frac{117,250}{G} = \frac{117,25}{12} = \sim \underline{9,771 \text{ t/Pa}}$$

$$3 \text{ Radkräfte} = R_1 = R_2 = 3 \cdot 9,771 = 29,313 \text{ t}$$

$$\eta_1 = 4,062; \quad \eta_2 = 3,402. \quad (\text{nach Liste 1})$$

$$M_p = 29,313 \cdot (4,062 + 3,402) = 29,313 \cdot 7,464 = 218,792 \text{ tm}$$

$$f \cdot M_p = 1,3 \cdot 218,792 = 284,430 \text{ tm}$$

$$M_g \text{ nach Liste 1} = \underline{23,414 \text{ ''}}$$

$$\max M = \underline{357,844 \text{ tm}}$$

III P.80 = vorhandenes $W_N = 27480 \text{ cm}^3$

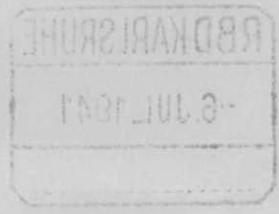
$$G = \frac{35784400}{27480} = \sim 1302 \text{ kg/cm}^2 < 1400$$

$$\begin{aligned} \text{Durchbiegung } f &= \frac{5 \cdot 21879200 \cdot 1960^3}{48 \cdot 2100000 \cdot 1099200} \\ &= 9,104 \cdot 10418 \cdot 3,494 = \sim \underline{3,8 \text{ cm}} \end{aligned}$$

$$\frac{f}{l} = \frac{1}{\frac{1960}{3,8}} = \frac{1}{516} < \frac{1}{500}$$

A. G. D.
48 H. Fb. 27. Fbm Rd. (Ebr.)

Karlsruhe, den 18.7.41.



Gebr. w. vor.

- 1.) Es ist nichts zu veranlassen.
- 2.) z. d. Alt.

Karlsruhe

~~48H~~
Alt. V

19.7

Roth Fb. 27.
18.7.41.

Auf Ihre geschätzte Beschrift vom 26. Juni 1941 haben wir die Angelegenheit des Spezialtransportwagens überpruft und übermitteln Ihnen nun folgende Einzelheiten:

Der Spezialtransportwagen besteht aus:

1. zwei Drehgestellen mit je 6 Achsen

2. der eigentlichen Last, die sich zusammensetzt aus dem zu transportierenden Travo und aus zwei, die Verbindung mit den Drehgestellen herstellenden Auslegern.

Das Gewicht eines Drehgestells mit einem Ausleger beträgt ca. 300 Kgs. Die Auslegerarme sind immer dieselben und bleiben stets im Mittelpunkt des Drehgestells gelagert, während der Abstand zwischen den beiden Armen von der Größe des Travo abhängt.

Für einen Travo von 90 Tm ist eine Drehachsenentfernung von 14.000 mm zu bezeichnen.

Für einen Travo von 120 Tm	.....18.430 mm
" " " " 150 Tm	.....20.000 mm

Da das auf jeder Drehgestell entfallende Gewicht stets im Mittelpunkt desselben gelagert ist (in einer Entfernung von 8.750 mm vom Ende eines Drehgestells), verteilt sich dieses Gewicht gleichmäßig auf sämtliche 6 Achsen jedes Drehgestells.

Heil Hitler!

RHEIN-KRAFTWERK KEMPS A. G.

1 Anlage

Rhein-Kraftwerk Kembs A. G.

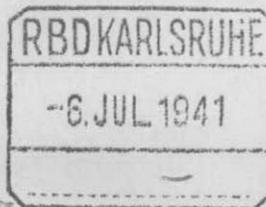
MÜLHAUSEN i. Els.; den 4. Juli 1941.
Modenheimer-Strasse 2

Fernruf:
Nr. 24.33 bis 24.38

Drahtanschrift:
RHEINWERK MÜLHAUSEN

Postscheckkonto:
STRASSBURG Nr. 173.90

Handelsregister Mülhausen B 1056



An die

Reichsbahndirektion

Karlsruhe

01546

Ihr Zeichen: 48 48 H Jbm Ba (Els.)

Unser Zeichen: , Zu/Si/IKL

Betrifft: Wiederaufbau der Brücken
der Strecke St. Ludwig-Hünigen

Auf Ihre geschätzte Zuschrift vom 26. Juni 1941 haben wir die Angelegenheit des Spezialtransportwagens überprüft, und übermitteln Ihnen nun folgende Einzelheiten:

Der Spezialtransportwagen besteht aus:

1. zwei Drehgestellen mit je 6 Achsen,
2. der eigentlichen Last, die sich zusammensetzt aus dem zu transportierenden Trafo und aus zwei, die Verbindung mit den Drehgestellen herstellenden Auslegerarmen.

Das Gewicht eines Drehgestells mit einem Auslegerarm beträgt 42.500 Kgs. Die Auslegerarme sind immer dieselben und bleiben stets im Mittelpunkt des Drehgestells gelagert, während der Abstand zwischen den beiden Armen von der Grösse des Trafo abhängt.

Für einen Trafo von 90 To ist eine Drehachsenentfernung von 17.000 mm in Betracht zu ziehen.

für einen Trafo von 120 To.....	18.420 mm
" " " " 150 To.....	20.000 mm

Da das auf jedes Drehgestell entfallende Gewicht stets im Mittelpunkt desselben gelagert ist (in einer Entfernung von 6.750 mm vom Ende eines Drehgestells), verteilt sich dieses Gewicht gleichmässig auf sämtliche 6 Achsen jedes Drehgestells.

Heil Hitler!

RHEIN-KRAFTWERK KEMBS A. G.

i. A. *Himm*

1 Anlage

Herrn 48 H

nach Entledigung zurück.

*Hin die Unterentwicklung auf Blatt 1-4 zeigt, genügen die Hilfs-
traymahe. Roth 16.7.41. Post 3.1. Or. Nr. 19.7*

*Von Herr
mit
den
Herr.*

*akt. 7.25
bim Akten
Herr Led (1.4)
Dyl 10.7.*

auf die zugewiesenen Mittel verrechnet werden. Nach Erhalt des Angebotes für die Verlegung des Behelfswisenwerkes würde ich dann die fehlenden Wirtschaftsmittel anfordern, sodaß also zunächst eine Erhöhung der bewilligten Mittel nicht notwendig wird. Ich bitte um Prüfung und Genehmigung.

Stat. Nr.	167	Bezeichnung
Stat. art.	11.1.11	

Handwritten signature: v. Kraus

Abt.

48. Hb 8. Hbm Gd. Els.

Kriegsbüro, den 16. Juli 1941.

Lebt. Erwünschte über den
 Finanzierung zusammen Kessel bei
 km. 2,070 der Strecke: St. Ludwig -
 wig - Weil (Rhein)

Auf Brief N. I / Hb (Els)

10. 4. Juli 1941

ab-17 Reister

Oben über Betriebsamt Basel.

Oben erfüllen Sie zu 1. Verfügung der spannungsmäßigsten
 zweifelhafte zurück. Mit der Übertragung der Ob-
 baten von der Firma Lutz u. Kinkel im Weilhausen-
 Dornach auf dem Oberbach w. 24. Juni 1941 sind wir
 einverstanden. Wir verfügen Sie mit dem Lutz zu
 beginnen und die z. Z. in der folgenden Mittel mit
 besondere Kostensverpflichtung anzufordern.

- Abrechnung:
- 1 Postkarte (Grundriss)
 - 1 Postkarte (Querschnitt)
 - 1 Zeichnungsausschnitt

2.) Hb 18 zur Entnahme der beiden Postkarten

- Abrechnung:
- 1 Postkarte (Grundriss)
 - 1 " (Querschnitt)

3.) z. D. O. Hbm Gd. Els.

Handwritten note: Nr. 157

Handwritten initials

Deutsche Reichsbahn

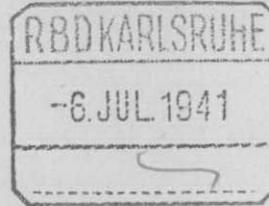
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Nr. I/Jb(Els)

Basel, den 4. Juli 1941

An

RBD Karlsruhe



Betr. Brücke über den Hüniger Zweigkanal km 2,070 der Strecke St.Ludwig -Weil(Rhein).

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba v.10.April 1941.

Anlagen: 1 Angebotsabschrift doppelt
2 Zeichnungen je "

19. Juni 1941
Lutz und Kinkel
Mülhausen - Dornach

Die Schienenoberkante des Traktorengleises des Treidelweges muß nach dem Profil der Wasserstrassenverwaltung mindestens 3,00 m unter der Unterkante des Eisenwerks der Brücke liegen. Die Höhe des Weges ist in der Zeichnung der neuen Brücke vom 22.III.1941 (48 Tb 8 Jbm B) mit 242,015 eingetragen. Die Unterkante des Eisenwerks kommt auf 245,227 zu liegen. Die lichte Höhe zwischen Weg und Eisenwerk beträgt somit 3,212 m,hiervon ist aber noch die Gleishöhe abzuziehen. Die neue Unterkante des Eisenwerks(245,227) liegt um 1,688 m tiefer als die frühere(246,915). Als Neigung des Treidelweges sind höchstens 4 % zugelassen,sodaß also der Weg um rund 42 m verlängert werden muß.Um diese Änderung durchführen zu können,wird die Erstellung einer Stützmauer am Fuße der Kanalböschung erforderlich. In den anliegenden Zeichnungen ist eine Lösung für die Änderung des Weges eingetragen. Die Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen - Dornach hat sich mit dem in Abschrift angeschlossenen Angebot vom 24.VI.41 bereiterklärt, die Arbeiten für die Änderung des Treidelweges auszuführen. Die Einzelpreise sind durchaus angemessen. Ursprünglich waren für die Arbeiten am Treidelweg (Oz 22 des Angebotes der genannten Firma vom 17.III.1941, genehmigt mit der angezogenen Verfügung) 800.-~~RM~~ unter der Annahme vorgesehen,daß der Weg 5 % Steigung erhalten dürfe. Das Wasserstrassenamt verlangt aber die alte Neigung mit 4 %.

In dem mit obiger Verfügung genehmigten Kostenanschlag vom 26.III.41 sind für das Verlegen des Behelfseisenwerkes 20000.- ~~RM~~ aufgenommen. Die Ausgaben für die Änderung des Treidelweges könnten

48 Tb3 Jbzw Ba (84)

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion

Beschluss vom 1. Juni 1941

Betr. umr. v. d.

1) Altkonstruktion:

Der Kuppelkasten im Of. St. Linderich km 134,623 der Hanthausen - Bepfal Strecke wurde gem. Auftr. 48 Tb29 Jbzw Mü. v. 20. 11. 40 vom 9. 6. 41 von 7 Rof. Kuppelkasten untersucht. Es wurde folgendes festgestellt:

a) An den vier der Kuppelkasten bestehenden Einheiten sind folgende Defekte (Pfeiler, Balken und Stempel) festgestellt: Die Pfeiler, insbesondere kleinere Pfeiler, sind nicht fest genug, dagegen sind an verschiedenen Einheiten der Kuppelkasten folgende Stellen vorhanden.

b) Die beiden Abfallerfen sind mit weichen Material unterbrochen.

c) Die beiden Bleibleiter die in den Abfallerfen angebracht waren sind ebenfalls unterbrochen.

Die Zustandfestung der Kuppelkasten Einheiten mit Eisenblechen ist unzureichend, ein Kuppelkasten ist unbedenklich bis zum Jahr 1942 zurückgefallen worden.

30-6
17
abl/7/Da/hu

2) Au La Bepfal abl/7/Da/hu

Das dem Ergebnis der Untersuchung der Kuppelkasten km 134,623 im Of. St. Linderich wird die Fortsetzung der Eisenblechen Einheiten auf das Jahr 1942 zurückgefallen.

Anlagen
1 Bleibleiter

Die Zustandfestung der Abfallerfen und der Bleibleiter der Kuppelkasten sind nicht zurückgefallen. Das Material ist zu verbessern.

Die mit Auftr. 48 Tb29 Jbzw Mü. v. 20. 11. 40 untersuchten Kuppelkasten sind im Of. St. Linderich als fest mit anzusehen.

3) Tb1 z B. R.g. Rev 25/6

4) A Jbzw Ba (84)

Am 26. 5.

Abzug
Tb3 MR 30/41
MR 23/6/41

Tb1
49
48
Bgl
ANL
Rev 25/6

Akteivorlage

Geschäftszeichen 48 Tb 29 Jbm Mii Karlsruhe, den 19..

Wiedervorlage der Verf vom 20. November 19. 40

Betreff: Inspektionsbericht des Kraftwerks im Lf.
H. Ludwig zur Straßer Kraftwerk - Wuppel

Aktei V

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
.. 48 Tb 29 Jbm Mii

Karlsruhe, den 3. April 1941

Betr: wie vor

16/5 | 1.) Wv. am 16. Mai 1941

2.) Tb 1 z K. wegen örtlicher Besichtigung

R. g. Nr 314

3.) z d. Akt.

Ku. 3.4.

1/8
3.4.41

48

Akt V

20. 5. 1941

48 29

numerieren!

1) Preparat - Alkohol Kle - Offiz. Fabrik ^{900 000 Mark}
1700 l Kohl / Tag

2) Transporte aus Kreuz - 10 000 l in 2 Fahrten - ein

3) Klein Vertrag 10 - 15 den
3) Kosten von 1943 - Über von suchen von

Aus in Winn Erst Teile in

Strecke St. Ludwig - Weil

Voraussichtliche Kosten

für die Aufnahme des Betriebs von St.Ludwig bis Hünigen, welche von dem Kraftwerk Kembs zu tragen sind.

1.) Behelfsbauwerke

a) Brunnenweg

Zusammenbauen und Verlegen eines
Hilfstragwerkes einschl. Holzbelag 5 000.-

b) Baslerstrasse

- Herstellen von 2 Widerlagern u. 2 Pfeilern einschl. Erdaushub ^{18 000} 30 000.-

- Bahnkörperverbreiterung durch Anschüttung von ca 4 000 m³ Erde ^{12 000} 20 000.-

- Zusammenbau und Verlegen von 3 18 m langen Behelfstragwerken einschl. Holzbelag 10 000.-

- Abbruch der Behelfsbrücke 20 000.- 80 000.-

85 000.-

Zuschlag für Leistung für Dritte 10% 8 500.-

93 500.-

2.) Gleisarbeiten

a) Burgfelderstrasse

Einbauen einer Weiche Gleisverschwenkung einschl. Liefern des Schotters 3 500.-

b) Brunnenweg u. Baslerstrasse

Gleisverlegung u. Liefern von Schotter 8 000.-

11 500.-

Zuschlag für Leistung für Dritte 60% 6 900.-

18 400.-

Zusammenstellung

für Behelfsbrücken 93 500.-

für Gleisarbeiten..... 18 400.-

111 900.-

*Von Ba Ba unterstellt u. mit Hilfe f. Ober Mühl. von 19.6. übergeben
Nr. 26.6*

J.V.G.

K o s t e n ü b e r s c h l a g

über die Mehrkosten für die Aufnahme
des Betriebs von St Ludwig - Hünningen,
die von dem Rheinkraftwerk Kembs AG
zu tragen sind.

Behelfsbrücke an der Basler Straße.

a) Herstellen von 2 Widerlagern für die Behelfstragwerke der Seitenöffnungen	18 000 RM
b) Zusammenbau und Verlegen von 2 Behelfstragwerken, je 18 m lang, für die Seitenöffnungen	7 000 "
c) Abbrucharbeiten zu a) und b)	2 000 "
	<hr/>
	27 000 RM
Zuschlag für Gemeinkosten 10 %	2 700 "
	<hr/>
	29 700 RM

Karlsruhe, den 30. Juni 1941

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Ku. 26.6.

kannt, daß wir für die Ungewißheit aufkommen, ob der Fall 2 eintritt oder nicht. In dem Überschlag sind also nur solche Kosten enthalten, die ~~ohne Rücksicht auf einen baldigen Betriebsauf-~~ ^{mit Rücksicht auf die zu erwartenden Schwierigkeiten zur Fertigstellung}

Ihre Anschlußgleise ~~nicht entstehen~~. Die Reichsbahn kann diese Kosten nicht übernehmen, da sie ausschließlich durch den Wiederaufbau des Rheinkraftwerks Kembs veranlaßt sind.

⊥ muß durch die ihr obliegende Winterfortführung der Veranschlagung, Baukosten, Baukosten usw
Sobald Sie uns die Erstattung des in dem Kostenüberschlag ermittelten Betrags von 29 700 RM oder der nach den Ausführungspreisen zu berechnenden wirklichen Bausumme für die genannten Mehrleistungen mit 10 % Zuschlag sicherstellen, werden wir die Bauarbeiten aufnehmen und so rasch durchführen, als es unter den gegebenen Verhältnissen möglich ist.

II. Nachricht dem Badenwerk AG, Karlsruhe, Hebelstr *2/17, Dahn*

III Nachricht von I und II dem BA Basel *2/17, Dahn*

IV Zu den Akten

1/28
6/1
30.1.51
Stu. 26.6.
12.7.16.
22/1
1/28/6
1/28

54
13
32
1
IV
V
1/28
Stk V

immer...

Die Lieferung des Pfeilwerks überbaut kann bei Verzögerung, so
wie im Bericht Punkt 2, 2025

2. ~~Es könnte auch vom Standpunkt der Reichsbahn aus nötig~~
~~mit der Freigabe des Betriebs und die zur Verfügung~~
~~werden, nach dem Bau der Widerlager den Betrieb bald zu~~
~~eröffnen und die Lieferung des Überbaus nicht abzuwarten~~
~~sollten.~~ Dann müßte die Straße ^{Druckstellung} von Widerlager zu Widerlager ^{vorläufig} mit ~~400 m~~
bequem freigegeben

behelfsmäßig überbrückt werden, und zwar unter Einschaltung von 2 später wieder zu beseitigenden Zwischenpfeilern. Diese Zwischenpfeiler und das Tragwerk der Mittelöffnung wären ^{die selben} ~~gleich~~ wie bei der bisher neben dem Bauwerk vorgesehenen Behelfsbrücke; die Tragwerke über den Seitenöffnungen (vom Zwischenpfeiler zum Widerlager) dagegen wären erheblich kürzer und leichter als bei der bisher vorgesehenen Behelfsbrücke. Auf diesen Behelfstragwerken wäre der Betrieb zu führen; zu gegebener Zeit wäre dann bei Unterbrechung des Betriebs der endgiltige Überbau einzulegen.

3. Um eine baldige Betriebseröffnung auf Ihrem Anschlußgleis zu ermöglichen, ^{Widerlager} ~~bauen~~ wir ^{die} ~~eine~~ Behelfsbrücke, wie wir sie bisher neben dem endgiltigen Bauwerk vorgesehen hatten, mit 3 gleichen Öffnungen ^{brücken, jetzt} in der Achse des endgiltigen Bauwerks. Sie unterscheidet sich von der im Fall 2 dadurch, daß die Seitenöffnungen durch Tragwerke gleicher Länge wie die Mittelöffnung überbrückt werden; diese Tragwerke müssen an den Enden besondere Widerlager erhalten. Unter den Tragwerken der Seitenöffnung werden dann die endgiltigen Widerlager gebaut; im Vergleich ^{den} ~~zum~~ ^{in 2 wird} ~~Fällen~~ ^{ist} der Bau der Widerlager durch den beengten Raum und die Rücksicht auf ~~den~~ ~~Ihren Anschluß~~ ^{den} Betrieb erschwert und verteuert. Wir betrachten aber die hierdurch entstehenden und jetzt kaum zu berechnenden Mehrkosten dadurch als ausgeglichen, daß wir ^{früher} ~~früher~~ in ^{Genuß} ~~Genuß~~ von Frachteinnahmen treten, ^{früher} ~~deren~~ ^{früher} Höhe jetzt auch kaum zutreffend geschätzt werden kann.

Eine vierte, jetzt ausgeschiedene Möglichkeit hätte sich durch ^{die bisher} ~~die bisher~~ Ausführung der Behelfsbrücke neben dem endgiltigen Bauwerk ergeben; die Ihnen vom Betriebsamt Basel überreichte Kostenaufstellung enthält die Mehrkosten dieses Falls 4 gegenüber Fall 1.

In dem beiliegenden Kostenüberschlag haben wir nur die Mehrkosten des Falls 3 gegenüber Fall 2 aufgenommen und damit aner-

48 Jbm Ba (Els)

Bearbeitung: Vers Nr. 48/49 Betr: Wiederherstellung der Strecke
10.4.6:41 fnt 17.6.41 (Els) St Ludwig - Hünningen

*Badenwerk aus dem Rheinkraftwerk Kembs untergeleitet;
dieses hat sich in seiner Unternehmung die von am 17.6.41 in
Mülhausen gewählten dem Standort Hünningen. Umzugsorten
OR Mittel sind jetzt in der Taeger
in O Zug Gleis nach untergeleitet (Hün-
ningen).*

I. An das
Rheinkraftwerk Kembs AG
Mülhausen /Els
Modenheimerstr 2

ab 1/7/41

Anlage:

1 Kostenüberschlag *— Künftige Lage bei*

Bei der Besprechung am 17.6. haben Sie angeregt, an der Unterführung der Basler Straße das behelfsmäßige Bauwerk nicht neben das endgültige, Bauwerk, sondern an dessen Stelle zu legen und dadurch die Kosten für die Dammverbreiterung und die Gleisverlegung zu sparen, da nach Wiederherstellung des Kraftwerks in der 2. Hälfte des Jahres 1943 das Anschlußgleis mehrere Monate nicht mehr benützt werde~~x~~ und während dieser Zeit das endgültige Bauwerk unabhängig vom Eisenbahnbetrieb hergestellt werden könne.

Wir haben Ihre Anregung geprüft mit dem Ergebnis, daß auch vom Standpunkt der Reichsbahn aus auf die vorübergehende Verlegung des Gleises verzichtet~~x~~ und das Behelfsbauwerk in die Achse des endgültigen Bauwerks gelegt werden kann. Hiernach hätten wir für die Wiederherstellung des Bauwerks 3 Möglichkeiten:

1. Nach Einigung mit dem Chef der Zivilverwaltung Abt Straßenswesen fertigen wir die Pläne für die endgültige Unterführung ~~und bauen~~ ^{fertig} hiernach die Widerlager ^{bauen} und beauftragen eine Stahlbauanstalt mit der Herstellung des Überbaus. Die Widerlager könnten hierbei etwa Ende d Js fertig~~x~~ werden; wann der Überbau fertig wird, ist unbestimmt. Bisher hatten wir angenommen, daß wir, vom Anschluß des Rheinkraftwerks abgesehen, mit der Betriebseröffnung ~~x~~ auf der Strecke St Ludwig - Hünningen so lange warten könnten.

3

St. Nr.	30.6	berm. nachm.
St. Nr.	30/6	WILDEM- HAMMER

ab 1/7/41

Reichsbahndirektion

Karlsruhe, 7. Juni 1941

48 Tb 16. Hrs. G.a. (Rhs)

Auf Bericht N.I./H. (Rhs) v. 28. IV. 41

Zur Stunde	9/6	verm.
.....	9/6	.....

Betr: Grücke über den Grünseng
neu 0494 bei St. Ludwig

Anlagen:

1.) An das BA

1 Kostenanschlag

Garal

1 Zuweisungsliste

Nr. 52

ab 12-8-Schneider

Die 2. Fertigung des Kostenanschlags erhalten Sie genehmigt zurück. Die erforderlichen Mittel RM weisen wir Ihnen auf Betriebs-Vermögens-Rechnung Kap. 1... Tit. 14... Ziff. 4'... Baut. 14² Nr. 10... = RM & Tit. Ziff. RM mit beiliegender Zuweisungsliste zu.

Außerdem ermächtigen wir Sie auf Kap 1 Tit 14 Ziff 2 Unterziff 1 c Tagewerke zu RM = RM zu verbrauchen.

48H
98
1
Ez
Ez
Kz
at
AbwT

2.) F. 2 & F 4 zur Beigabe der Zuweisungsliste

Fz. mit F 7/6.

3.) T. & Tb 16 zur Vormerkung

Vorgemerkte O. Z. 40

Tb. 16 Kf 12/11

4.) z d A. Hrs. G.a. (Rhs)

26.16
Lichte Vermögensgegenstände
denn sind Mittel mit 4/6
somit 3/6
22.11.41

Fz 4.6
Kf 4.6
Kf 3/11

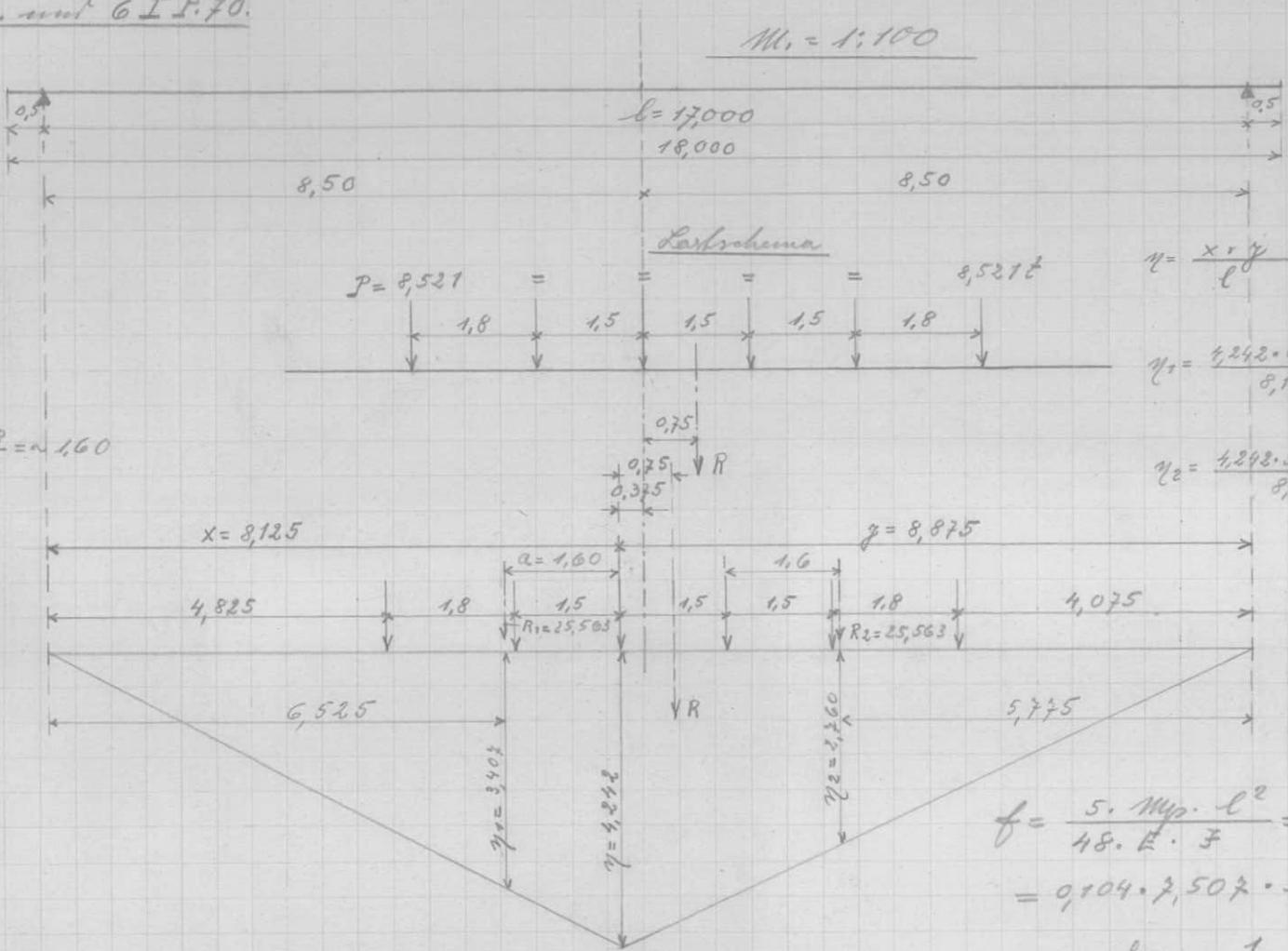
Transformatorwagen von 120,0 t; $\Sigma P = 150,0 t$ folglich ein Raddruck $P = \frac{1}{2} \cdot \frac{102,25}{6} = \frac{102,250}{12} = 8,521 t$

Stützweite 17,00 m. mit 6 I.P.70.

$M_1 = 1:100$

$R_1 = R_2 = 3 \cdot 8,521 = 25,563 t$

$Q = \frac{8,521 \cdot (1,5 + 3,3)}{25,563}$
 $= \frac{8,521 \cdot 4,8}{25,563} = \frac{40,9008}{25,563} \approx 1,60$



$\eta = \frac{x \cdot y}{l} = \frac{8,125 \cdot 8,875}{17,0} = \frac{72,109375}{17,0} \approx 4,242$

$\eta_1 = \frac{4,242 \cdot 6,525}{8,125} = \frac{27,67905}{8,125} \approx 3,407$

$\eta_2 = \frac{4,242 \cdot 5,775}{8,875} = \frac{24,49255}{8,875} \approx 2,760$

Durchbiegung

$f = \frac{5 \cdot M_{yp} \cdot l^2}{48 \cdot E \cdot F} = \frac{5 \cdot 157647 \cdot 1700^2}{48 \cdot 21000000 \cdot 810900}$
 $= 0,104 \cdot 7,507 \cdot 3,564 \approx 2,8 \text{ cm}$

$M_{yp} = 3,407 \cdot 25,563 + 2,760 \cdot 25,563 = 25,563 \cdot (3,407 + 2,760) = 25,563 \cdot 6,167 \approx 157,647 \text{ tm}$

$\frac{f}{l} = \frac{1}{\frac{1700}{2,8}} = \frac{1}{607} < \frac{1}{500}$

$f \cdot M_{yp} = 1,3 \cdot 157,647 = 204,941 \text{ tm}$

3 I.P.70 haben ein $W_x = 3 \cdot 7720 = 23160 \text{ cm}^3$; $F_x = 810900 \text{ cm}^2$

$M_{y1} = \frac{260 \cdot 17,0}{8} = 55,250 \text{ tm}$

$\sigma = \frac{\max M}{W_x} = \frac{26019100}{23160} \approx 1123 \text{ kg/cm}^2 < 1400$

$\max M = 260,191 \text{ tm}$

Transformatorwagen von 150,0 t

$$P = \frac{1}{2} \cdot \frac{117,250}{6} = \frac{117,250}{12} = \sim 9,771 \text{ t/Pa}$$

$$3 \text{ Raddrücke} = R_1 = R_2 = 3 \cdot 9,771 = 29,313 \text{ t}$$

$$\eta_1 = 3,40\%; \quad \eta_2 = 2,760\%; \quad \text{nach Lile 3.}$$

$$M_p = 29,313 \cdot (3,40\% + 2,760\%) = 29,313 \cdot 6,16\% = 180,773 \text{ t}$$

$$f \cdot M_p = 1,3 \cdot 180,773 = 235,005 \text{ t}$$

$$M_g \text{ nach Lile 3} = \underline{55,250 \text{ "}}$$

$$\text{max } M = \underline{290,255 \text{ t}}$$

$$\sigma = \frac{290,255 \cdot 100}{23160} = \sim \underline{12,53 \text{ kg/cm}^2} < 1400$$

Stückbiegung

$$f = \frac{5 \cdot 180,773 \cdot 1700^2}{48 \cdot 21000000 \cdot 810900}$$

$$= 0,104 \cdot 8,608 \cdot 3,564 = \sim \underline{3,2 \text{ cm}}$$

$$\frac{f}{l} = \frac{1}{1700} = \frac{1}{531} < \frac{1}{500}$$

Roth 15.7.41.

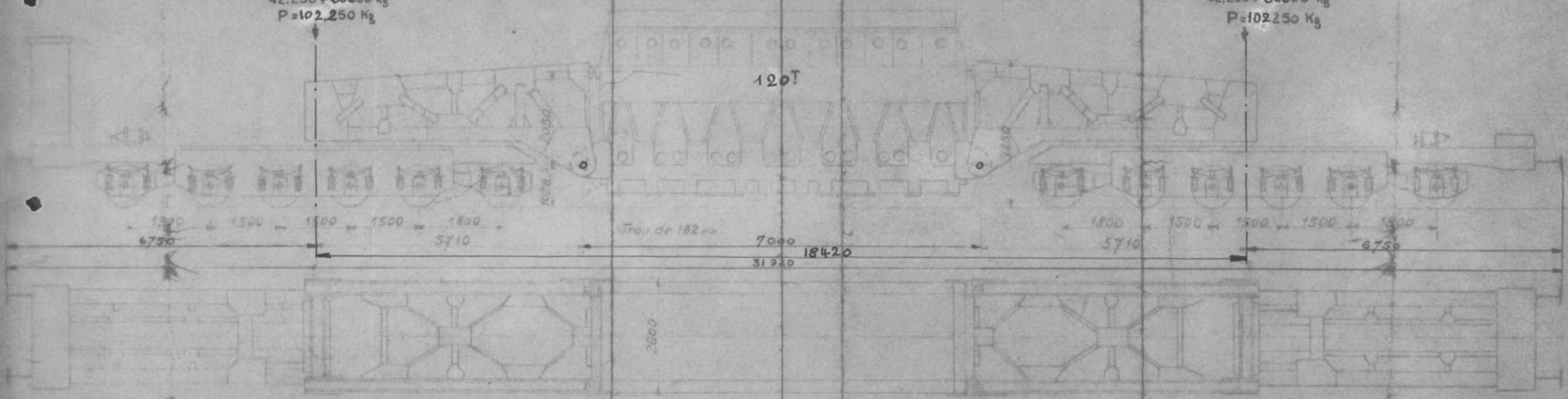
Centrale de Kemès.

pour le transport des transformateurs
de 100 à 150 tonnes

1 WAGON SPECIALEMENT AMÉNAGÉ POUR LE TRANSPORT DE TRANSFORMATEURS DE 100^T À 150^T N° 566541

42.250 + 60000 Kg
P = 102.250 Kg

42.250 + 60000 Kg
P = 102.250 Kg



Spezialwagen für Transformatorentransport
(für Kraftwerk Kemès sind 3 Trafo mit je 120^T Gewicht ohne Öl und Zubehör zu befördern)

24/7

Leinwand

H. 8. H. m. G. a. (Els)

P. 24. Juli 1941.

Labr. Hauptamt

bei Km. 13,039 der Str.

Waldhof - St. Ludwig.

Obstgarten 25/7-Schneider
1 Zinsrechnung N. 83

1.) Über den Betriebsdruck G. 188.

Bitte mit annehmen die die ^{den} ~~den~~
Leistung der Wissler ~~formal~~
leistung Zinsrechnung. Bitte mit annehmen die die
je ~~best~~ ^{best} ~~wie~~ ^{wie} ~~möglich~~ ^{möglich} ~~möglich~~ ^{möglich} ~~sein~~ ^{sein} ~~und~~ ^{und} ~~günstig~~ ^{günstig} ~~zufinden~~ ^{zufinden}.

2.) H. 18 zur Kenntnis in. W. m. K.

3.) Z. d. U. H. m. G. a. (Els)

die Zinsrechnung ^{fol. 2.}
N. 83 ^{8/8.41}

4.) Ad. v. 5. Aug. 1941.

4/8 g. P. H. O. J.
günstig ^{günstig}
f.

24/7

f.

H. m. G. a. (Els)

Nr. I/Jb (Els)

Basel, den 4. Juli 1941

An

RBD Karlsruhe



Betr. Straßenüberführung in km 8,254 der
Strecke Waldighofen - St. Ludwig.

Anlage: 1 Kostenanschlag doppelt.

Die Straßenüberführung aus Eisenbeton in km 8,254 der Strecke Waldighofen - St. Ludwig wurde von den Franzosen gesprengt. Das zerstörte Bauwerk liegt auf dem Bahnkörper und muß vor Inbetriebnahme der Strecke beseitigt werden. Die Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen - Dornach, die nach der Beendigung der Arbeiten am Hüniger Zweigkanal in km 2,070 der Strecke St. Ludwig - Weil (Rhein) Leute zur Verfügung hat, ist bereit, die Zerkleinerung und Beseitigung der Massen zu übernehmen. Diese Unternehmer fordern nach ihrem Angebot vom 27. VI. 41 bei Ausführung der Arbeit von Hand (also ohne Kraftstoff) 120.-RM/m³ und haben erklärt, daß sie für die gleiche Ausführung an Bunkern 122.-RM/m³ erhalten haben. Bei Bereitstellung von Dieselkraftstoff ermäßigt sich der Einheitspreis auf 70.-RM/m³. Es werden hierzu etwa 3500 kg Dieselkraftstoff erforderlich. Eine Umstellung der Kompressoren auf Elektrizität kommt wegen der Bauart der Maschinen und insbesondere auch wegen der Lage der Arbeitsstelle nicht in Betracht, Infolge der Knappheit der Kraftstoffe muß die Ausführung von Hand erfolgen. Der angeschlossene Voranschlag wurde unter dieser Voraussetzung aufgestellt. Ich bitte um gefl. rasche Genehmigung und Zuweisung der Wirtschaftsmittel. Bahneigenes Gelände zur Lagerung der Massen ist bei der Arbeitsstelle vorhanden.

J. J. J.

L. Ba (Els)

Januar 1871

Fr

Ich bitte um Bereitstellung der Mittel für
inustehendes Handwerk

1/4

bez 48

Nr. 5.8.

Januar 1871

Ich bitte um die Mittel für
die 1000 Rm. Hallen auf dem Platz
Nr. 4.1 Nr. 10 bewirkt.

1/4

Januar 1871

1/4

1076

Nr. 2.8.

1/4

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebsamt Basel ~~ausbesserungswert~~

~~Bahnhof~~ Strecke Waldighofen - St. Ludwig

Kostenanschlag

über die Aufräumung der zerstörten Straßenüberführung
in km 8,254 der Strecke Waldighofen - St. Ludwig.

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und Elektrifizierung von Strecken	Baulänge in km
	Baukosten für 1 km R.M.

Abgekürzte Bezeichnung	Straßenüberführung km 8,254 der Strecke Waldighofen - St. Ludwig
------------------------	--

Verrechnungsstelle	Kapitel 1 Titel 14 Abchnitt Ziff 4 U Ziff 1 Nr der Betriebs- Verrechnung
--------------------	--

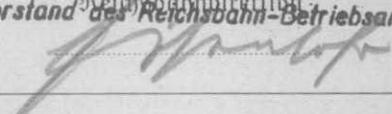
Gesamtausgaben	14.000.- R.M.
----------------	---------------

Von den Gesamtausgaben entfallen auf die Sachgebiete:	Urbau	Urbau	Urbau
	Erb	Erbau	Urb
	14.000.- R.M.	..... R.M.	..... R.M.
	100 % % %

Von den Gesamtausgaben werden aus Einnahmen gedeckt durch	Baukostenzuschüsse Dritter	..... R.M.
	Sonstige Einnahmen	..... R.M.
	Baudarlehen Dritter	..... R.M.
	Zusammen	..... R.M.

Basel 4. Juli 1941

den **Deutsche Reichsbahn**
Vorstand der Reichsbahn-Direktion Betriebsamts Basel



Genehmigt in Höhe von R.M.	Genehmigt in Höhe von R.M. mit Verfügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums
Berlin, den 19.....	vom 19.....
Deutsche Reichsbahn	den 19.....
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums	Reichsbahndirektion

Bauborhaben	Verrechnungsstelle: Kapitel..... Titel Abschn..... der Vermögensrechnung
----------------------	--

Verteilung

der anschlagsmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
auf die Sachgebiete

1	2	3	4	5	6	7	8
Bau- titel	Gegenstand	Betrag des Bautitels <i>R.M.</i>	Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3	
			Erb <i>R.M.</i>	Erbgau <i>R.M.</i>	Nab <i>R.M.</i>	Erb	Erbgau
I	Grunderwerb						
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen) .						
III	Einfriedigungen der freien Strecken						
IV	Wegeübergänge	14000.-	14000.-				
V	Durchlässe und Brücken						
VI	Tunnel und Untergrundbahnen . .						
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen .						
VIIa	Elektrische Zugförderung						
VIII	Fernmeldeanlagen						
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte						
X	Werkstattsanlagen						
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen						
XIII	Insgemein						
XIV ²	Frachten						
	auf	14000.-	14000.-				

Bau- titel	Ziff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen RM	ganzen RM
IV				Betriebsrechnung Kap 1 Tit 14 Ziff 4 Uz 1.		
	2			Wegübergänge (einschl. der Unter- und Überführungen von Wegen nebst allem Zubehör) Unter- & Überführungen. Leistung der Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen-Dornach (Els) nach dem in Abschrift angeschlossenem Angebot vom 27.VI.1941 Für kleine Mehrleistungen	13.440.- 560.-	
				Zus.		14.000.-
				Bautitel IV Ziffer 2 (Betriebsrechnung Kap 1 Tit 14 Ziff 4 Uz 1)		
				Festgestellt: <i>[Handwritten Signature]</i>		
				Geprüft Karlsruhe, den <u>11. Aug.</u> 19 <u>41</u> Reichsbahndirektion <u>48 1616 Fm pa (Rb)</u> <i>[Handwritten Signature]</i>		

Bau- titel	Stiff	Mstiff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M.</i>	ganzen <i>R.M.</i>

LUTZ & KINKEL

HOCH- UND TIEFBAUUNTERNEHMEN

An den Vorstand des
EISENBAHN - BETRIEBSAMT
in B A S E L

FERNRUF 26.88

Handelsregister
Mülhausen A. 10.789

Mülhausen-Dornach i. Els.
Belfortersstrasse 75

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Tag

27 Juni 1941.

Betr. Preisofferte für Aufräumungsarbeiten an der Strassen=
Überführung im km. 8,291 der Strecke Waldighoffen-St. Ludwig.

Zerkleinern und abspitzen von Eisen=
beton von Hand, einschliesslich Ab=
transport und Lagerung des betreffenden
Materials in einem Umkreise bis zu

100 m samt allen Nebenleistungen
etwa:

112

~~100~~ m³ zu 120,-

RM.

13440

~~13400,00~~

Wenn die Möglichkeit besteht, dass die
Eisenbahnverwaltung Freibstoffkarten
für 3500 kg. Dieselkraftstoff stellen
kann, sind wir bereit die oben ange=
führten Arbeiten mit Kompressor zum
Preis von RM. 70,- per m³ auszuführen.

In Erwartung Ihres gefl. Bescheids, entbieten wir Ihnen
unseren besten Dank.

Heil Hitler!

Hoch und Tiefbauunternehmen
LUTZ & KINKEL
Mülhausen-Dornach i. Els.

Kinkel

Reichsbahndirektion

Karlsruhe, 12. Aug. 1941

48 Tb 16. Fern. G. A. (Rls)

Auf Bericht

I./F. (Rls)

4. VII. 41

Zur Monat	am:	form. datum.
	12/8	
Dur. set.	16/85	Leist

Betr: Kraftüberführung.....
km 8,254 Waldhofen-
St. Ludwig.....

Anlagen: 1.) An das BA

1 Kostenanschlag

Gard

1 Zuweisungsliste

Nr. 74.

ab 13-8-Schneider

Die 2. Fertigung des Kostenanschlages erhalten Sie ge-
 nehmigt zurück. Die erforderlichen Mittel 14000 RM
 weisen wir Ihnen auf Betriebs-Vermögens-Rechnung Kap 1...
 Tit. 14... Ziff. 4:1... Baut. IV 2 Nr. 10... RM &
 Tit. Ziff. RM mit beiliegender Zuwei-
 sungsliste zu.

Außerdem ermächtigen wir Sie auf Kap 1 Tit 14 Ziff 2
 Unterziff 1 c Tagewerke zu RM = RM zu
 verbrauchen.

~~St~~
~~St~~
~~St~~
~~St~~
~~St~~
~~St~~
~~St~~
~~St~~
~~St~~
~~St~~

Carl F4 2.) F. 2. & F 4 zur Beigabe der Zuweisungsliste
 Ch 12/9

3.) P. & Tb 16 zur Vormerkung

Vergewahrt 0. Z. 53
 Tb. 16
 12/11/41

4.) z d A. Fern. G. A. (Rls)

St 11.8

St 12/11/41

Richtsbahndirektion

Karlsruhe, 12. Aug. 1911

48 Tb Ab. Fkm. ga. (Rb)

Auf Bericht

N. I. / H. (Rb)

25. VII. 11

Betr: Wiederherstellung der Professions-
führungen. Sum. 185,967. Professions-
führ. - 1/4 Sum. 0,593. St. Löhnering -
Weil / Meier

Anlagen: 1.) An das BA

1 Kostenanschlag

..... garel

1 Zuweisungsliste

Nr 73...

ab 12.8.41 Mackert

Die 2. Fertigung des Kostenanschlags erhalten Sie ge-
~~nehmigt~~ ^{formiert} zurück. Die erforderlichen Mittel 5500 + 7000 RM
weisen wir Ihnen auf Betriebs-Vermögens-Rechnung Kap 1...
Tit. 14... Ziff. 4:1... Baut. IV 2 Nr. 129 = RM &
1/4 Sum. 0,593 = 7000.- RM Tit. 10
Tit. Ziff. = RM mit beiliegender Zuwei-
sungsliste zu.

Außerdem ermächtigen wir Sie auf Kap 1 Tit. 14 Ziff 2
Unterziff 1 c Tagewerke zu RM = RM zu
verbrauchen.

*F4
48
F4
F4
F4
ab
ab*

*zul F4
(zu 12/8)*

2.) F. 3. & F 4 zur Beigabe der Zuweisungsliste

3.) F. & Tb 16 zur Vormerkung

4.) z d A. Fkm. ga (Rb)

Mer. 11.8

Lohn Ba (Els)

12/8
11/11

Bau- titel	Stiff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.

II. Fertigung

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebsamt Basel **Ausbesserungswerk**

Bahnhof ~~Strecke~~ St. Ludwig - Weil (Rh)

Kostenanschlag

für die Wiederherstellung der Straßenunterführungen
km 135,967 der Strecke Straßburg-Basel u. km 0,593 der Strecke
St. Ludwig - Weil/Rhein

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und
Elektrifizierung von Strecken

Baulänge in km
Baukosten für 1 km R.M.

Abgekürzte
Bezeichnung

Straßenunterführungen km 135,967 u. 0,593

Berechnungsstelle

Kapitel 1 Titel 14 Ziffer 4 Unterz. 1 Stiff
Nr 10 der Betriebs- Vermögensrechnung

Gesamtausgaben

12500.-- R.M.

Von den Gesamtausgaben ent-
fallen auf die Sachgebiete:

urb Erb	Urbgau Erbgau	Beb Nab
12500.-- R.M.	/ R.M.	/ R.M.
100 %	/ %	/ %

Von den Gesamtausgaben werden
aus Einnahmen gedeckt durch

Baukostenzuschüsse Dritter	R.M.
Sonstige Einnahmen	R.M.
Baudarlehen Dritter	R.M.
Zusammen	R.M.

Basel, den 25. Juli 1941.

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

[Handwritten Signature]

Genehmigt in Höhe von R.M.

Berlin, den 19.....

Deutsche Reichsbahn
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von R.M. mit Ver-
fügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen
des Reichsverkehrsministeriums

vom 19.....

den 19.....

Reichsbahndirektion

Bauprojekt	Verrechnungsstelle:		
	Kapitel.....	Titel.....	Abschn.....
	der Vermögensrechnung		

Verteilung

der anschlagsmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln auf die Sachgebiete

1	2	3	4	5	6	7	8
Bautitel	Gegenstand	Betrag des Bautitels R.M.	Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3	
			Erb R.M.	Erbgau R.M.	Nab R.M.	Erb	Erbgau
I	Grunderwerb						
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen)						
III	Einfriedigungen der freien Strecken						
IV	Wegeübergänge	12500.-	12500.-				
V	Durchlässe und Brücken						
VI	Tunnel und Untergrundbahnen						
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen						
VIIa	Elektrische Zugförderung						
VIII	Fernmeldeanlagen						
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte						
X	Werstattsanlagen						
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen						
XIII	Insgemein						
XIV ²	Frachten						
	zuf	12500.-	12500.-				

Bautitel	Ziff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.
				Betriebsrechnung Kap 1 Tit 14 Ziff 4 Utziff 1 Wegübergänge Unter- und Überführungen Bauwerke		
	2		343,13	m ² Schichtenvorsatzsteine. Geliefert von der Arbeits- gemeinschaft der Naturstein- betriebe in Elsaß das m ² zu 35 RM	12009,55	
				Für Abladen und Lagern der Steine durch die Firma Lutz & Kinkel in Mülhausen-Dornach und zur Aufrundung	490,45	
				zusammen		12500.--
				Bautitel IV Ziff 2 Uziff 1 (Betriebsrechnung Kap 1 Titel 14 Ziff 4 Uziff 1)		
				gestgestellt:		
				<i>Werner</i>		
				<i>Sum 0,593</i>		<i>2000</i>
				<i>Sum 185,967</i>		<i>5500</i>
				Geprüft Karlsruhe, den <i>Aug.</i> 19 <i>41</i> Reichsbahndirektion <i>48 1616 Elm (a) (M)</i>		

Rüstungskommando Strassburg

Strassburg, den 28. Juli 1941.
Elsaßstr. 3

Tgb.Nr. 4777 / 41 Z-Gruppe Di.

S/We.

Bezug: Tel. Rücksprache am 28.7.41 zwischen
Herrn Baurat Knittel, Reichsbahndirektion Karlsruhe
und Herrn Major Streicher, Rü Kdo, Strassburg.

Betr.: Wiederherstellung von 3 gesprengten Eisenbahn-
brücken der Bahnlinie Hünigen - Kraftwerk Kembs.

eing 31.7.

An die

Reichsbahndirektion Karlsruhe
z.Hd.v.Herrn Baurat Knittel

K a r l s r u h e .

M.H.
#

RBDKARLSRUHE
31. JUL. 1941

48
48

Seit Juli 1940 ist Rüstungskommando Strassburg bemüht, alles zu tun, um den raschen Wiederaufbau der elsässischen Kraftwerke zu fördern. Es wurde in den letzten Wochen durch Verhandlungen mit OKW dafür Sorge getragen, dass die Bauten Kembs und Strassburg eine GBBau-Nummer erhalten und dadurch mit festen Terminen für die Wiederaufnahme der Stromerzeugung (Kembs mit 2 Turbinen, Strassburg mit 1 Turbine) gerechnet werden kann.

Leider musste nun festgestellt werden, dass die Einhaltung der Termine dadurch in Frage gestellt ist, weil das Kraftwerk Kembs und die Reichsbahndirektion Karlsruhe sich bisher über die Kostenfrage bei Wiederherstellung der 3 gesprengten Brücken (Hünigen nach Werk Kembs) nicht einigen konnten. Nachdem bereits heute schon weder aus einem Kontingent des Landeswirtschaftsamt noch aus einem Kontingent des Wiederaufbaues Treibstoff für Kembs freigemacht werden kann, ist klar, dass ohne rasche Wiederherstellung der Brücken die Termine für den Wiederaufbau des Werkes - bedingt durch Transportschwierigkeiten - nicht eingehalten werden können. Auch wenn eine GBBau-Nummer erteilt ist, bleibt die Benzin-Zuteilung so knapp, dass die Mehrzahl der Transporte auf dem Schienenweg durchgeführt werden muss. Die Wiederherstellung der Brücken geht ohne Zweifel auf Konto Kriegsschäden. Ob der Antrag dabei von der Reichsbahn oder vom Kraftwerk Kembs gestellt wird, erscheint hier unwesentlich. Auf jeden Fall durfte die Klärung dieser

*Titel Or.
Herrn Baurat (Stb.)
Kraftwerk
mit Baden-
werk in Rhein-
kraftwerk
Kembs*

?

Post

Frage die Aufnahme der Arbeiten nicht um einen Tag hindern. Wie lange noch Arbeitskräfte für die Bauten zur Verfügung stehen, lässt sich bei der in den nächsten Monaten auch im Elsaß ausserordentlich gespannten Arbeitseinsatzlage noch nicht übersehen. Rü Kdo glaubt, dass es höchste Zeit ist, dass alle im Elsaß verfügbaren Kräfte sofort auf die wichtigsten Aufgaben konzentriert werden müssen, da es sonst unmöglich ist, dass das Elsaß die ihm gestellten wehrwirtschaftlichen Aufgaben zeitgerecht erfüllt.

Rü Kdo bittet umgehend eine Klärung, d.h. eine klare Terminfestsetzung für die Wiederinstandsetzung der Eisenbahnbrücken durchführen zu wollen.

Der Kommandeur:



M a j o r .

Verteiler:

CdZ - Ministerpräsident Köhler -
CdZ - Abteilung für Bauwesen "Wiederaufbau" -
Rhein-Kraftwerk Kembs
Z-Gruppe Di.
Reg.

48 Thun Ba (bls)

Karlsruhe, 14. Aug 1941

Zur Bauz.	1/14	form. m.
an	1/8	Blöße

Widerrückstellung der Werke
A. Ludwig - Künzingen

an der Kupferwerkwerke
Kapitlung

ab 14. 8. 1941

Ant. B.

N^o 4777/41 Z-Gruppe Di

A. 28.7.41

Wir haben der Hauptwerk-Verwaltung
Basel überreicht, obgleich bei unserer
kommenden Wiedereingetragung
Widerrückstellungen, i. d. Form, der Stellung
der Kupferwerke der Rheinwerkwerke Kempten
von der Hauptwerk bei Werk v. J. Arbeit
werden können.

2) Kupferwerke von der Basel ab 14. 8. 1941

Ant.

1 Zinsrechnung
(5-fach)

an Pl. 37
Wiedergabe
Lippoth

mit Begründung und bei Hauptwerk v. J.
i. d. F. d. W.

Wir können der Hauptwerkwerke von der
Niederweisung der Basler Werke Kempten und
der Wiedereingetragung Wiedergabe;
von dieser soll - entgegen Werk 48. 48

Thun Ba (bls) v. 7. 6. 41 - entgegen im
Kf. von der Rheinwerkwerke Kempten A. J.

48 Thun Ba (bls) v. 30. 6. 41 der Hauptwerkwerke
in der Kupferwerke der Wiedereingetragung
Wiedergabe, ebenfalls mit 3 Wiedereingetragungen
geprüft werden. Die
Niederweisungen sind zu prüfen, ob sie bei

weitere Aufklärung der aufgeführten Minder-
wegen keine rechtlichen Konsequenzen
breiten wird.

Die entsprechenden Feinheiten - GIP 70, 18 m Länge,
n. 12 IP 80, 21 m lg - liegen bereit,
wegen Befestigung der übrigen Baustoffe
wünschen wir das Nötige zu verabreichen.

Bei der Fertigstellung der Aufklärung der Baumaßnahmen
ist noch zu entscheiden, ob die Minderleistung (Anm. 0,492)
auf die Minderleistung der
Baustoffe ~~zurückgeführt~~ ^{berücksichtigt} werden
sollen. Auch den für solchige anderen Minder-
wegen geht es nicht an, ob die Minderleistung
fortsetzung um 6 m weg einer Seite oder
weg beiden Seiten ~~betreffend~~ ist, die die gleiche
Soll eine Minderleistung weg der einen die
eine Minderleistung weg der anderen Seite
Minderleistung ^{wegen der Minderleistung der Baustoffe} ~~betreffend~~ ^{um 6 m} oder weg
beiden Seiten ~~betreffend~~ werden soll, ~~was die Minderleistung~~
wird zu klären, die die Aufklärung der
Baubestandteile ^{um 6 m} ~~betreffend~~ ^{der}
weg beiden Seiten ~~betreffend~~ ist. Die Lösung soll
überwiegend ~~betreffend~~ ^{betreffend} werden.

Nach dem Auftr. 48. 48, Plan Ba (Sb) 4. 7. 6. 41
einige Punkte ~~betreffend~~ über die örtliche ~~betreffend~~
der Höhen der Aufklärung der Minderleistung
der Einsparung, seine ~~betreffend~~ ^{betreffend},
der ~~betreffend~~ ^{betreffend} ~~betreffend~~ ^{betreffend}
wegen.

3. Teil in 1. Absatz wegen Einmündung der Baustoffe
20 um die Durchmündung ~~betreffend~~
8. Teil ~~betreffend~~ ^{betreffend} ~~betreffend~~ ^{betreffend}
30. 6. 41.

12/11.8.

weg die 18/8
1
P7
P6 27
Kd. 11.8.

18/8

Der Chef der Zivilverwaltung im Elsass

Abteilung für Bauwesen

Strassburg, den 13. Aug. 1941

Brandgasse 17 - Fernruf 274 89 - 90 - 91

Wiederaufbau

Nr. 6658 41

Wiederherstellung von
Eisenbahnbrücken der
Bahnlinie Hüningen -
Kraftwerk Kembs.

Handwritten signatures and notes:
Herrn Bau (als)
Herrn Bau (als)

An die
Reichsbahndirektion Karlsruhe
z.Hd. von Herrn Baurat Knittel
Karlsruhe



48

Das Rüstungskommando Strassburg hat mir Abschrift seines Schreibens vom 28. Juli ds.Js. 4777/41 übermittelt.

An der Angelegenheit nehme ich naturgemäss starkes Interesse. Ich bitte Sie daher, mir auch eine Abschrift Ihrer Antwort zuzuleiten und darf mir alsdann die Einladung zu einer mündlichen Besprechung der Sache vorbehalten.

Das Rüstungskommando Strassburg habe ich hiervon verständigt.

Im Auftrag
gez. Dr. Vialon



Handwritten notes:
Abt. des Baus 4.14.8
Nu. 16.8

Handwritten signature/initials

Handwritten note: Herrn Ba/Els

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 18 August 1941

48 Tb 20 *Flam Bau 44.*

- 1) An den Chef der Zivilverwaltung im Elsaß
Abteilung für Bauwesen
Wiederaufbau

Str a ß b u r g Els
Brandgrasse 17

Betr. Wiederherstellung von Eisenbahnbrücken
der Bahnlinie Hünigen - Kraftwerk Kembs.

Bezug: Schrb. 6658/41 v. 13.8.41.

*Anliegen 1. Kopie
gewünscht*
Die verlangte Abschrift des Schreibens an das Rüstungskommando
Straßburg v. 14.8. 41 liegt bei.

2) z. v. Akt Flam Bau (44)

Kr. 18.8

*18/8
K. 18.8*

~~48~~
Tb 20
nb
Akt V

Rhein - Kraftwerk Kembs A. G.

MÜLHAUSEN i. Els., den
Modenheimer-Strasse 2

14. August 1941.

Fernruf:

Nr. 24.33 bis 24.38
3052 - 3053

Drahtanschrift:

RHEINWERK MÜLHAUSEN

Postscheckkonto:

STRASSBURG Nr. 173.90

Handelsregister Mülhausen B 1056

Titl.



Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

K a r l s r u h e

Lammstrasse 19

Ihr Zeichen: 48 Jbm/Ba (Els) 4.30.6.41

Unser Zeichen: He/Si/IK1

Betrifft: Wiederherstellung der
Strecke St.Ludwig-Hünigen.

Wir bekennen uns zum Empfang Ihres Geehrten vom 30. Juni 1941 betr. die Wiederherstellung der Eisenbahnbrücken Ihrer Strecke St.Ludwig-Hünigen.

Da diese Frage im Zuge einer baldigen Wiederbenutzung unseres Geleisanschlusses Bahnhof-Hünigen - Kraftwerk Kembs höherenorts als dringend anerkannt worden ist, hat sich das Rüstungskommando Strassburg darum angenommen und uns Durchschlag seines an Sie gerichteten Briefes vom 28. Juli 1941 zur Kenntnisnahme übersandt. Inzwischen haben wir auch fermündlich von dieser Behörde erfahren, dass die Arbeiten für die Wiederherstellung fraglicher Brücken in Gang gebracht sein sollen und erlauben wir uns die Anfrage, bis wann unter diesen Umständen die Strecke wieder befahren werden kann. Diese Angabe wird von uns gebraucht, damit wir das Programm für die Rückführung der wiederinstandgesetzten Maschinen mittels Eisenbahnwaggons nunmehr neu aufstellen und eine vom CdZ im Elsass, Finanz- und Wirtschaftsabteilung, diesbezügl. gestellte Frage beantworten können.

Heil Hitler !

RHEIN - KRAFTWERK KEMBS A. G.

i. A. *Klein*

1) An Hr.

Wir geben dem Rüst.-Kommando Strassburg, dass wir bitten, den Durchschlag Ihres Briefes vom 28.7.41 zu berücksichtigen. Dem am 28.7.41 erhaltenen Brief wird bei den entsprechenden Aufstellungen mit Rücksicht auf den 48 Jbm/Ba (Els) 4.30.6.41 Rechnung zu tragen. Wir werden die entsprechenden Schritte einleiten.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 28. August 1941

48 Tb 20 Jbm Ba (Els)

Zur Sanität	22/1
	23. Stamm

Betr. Wiederherstellung der Strecke
St Ludwig - Hünningen.

1) An das Rhein - Kraftwerk A G

M ü l h a u s e n (Els)

Modenheimerstr 2

an 2548 Götting

Bezug: Jhr Schr. He/Si/IKL v. 14.8.41.

Wir haben dem Rüstungskommando Straßburg mitgeteilt, daß wir hoffen, den Anschluß Jhres Kraftwerks bis Ende d.Js zu ermöglichen. An eine genaue Frist können wir uns bei den gegenwärtigen Verhältnissen nicht binden.

Unsere im Schr. 48 Jbm Ba (Els) v. 30.6.41 erhobenen und begründeten Ansprüche halten wir aufrecht.

- 2) Urspr. vom Vor Basel
- 3) Z.d.A. Jbm Ba Els

Handwritten signature and date: 22.8.41 Mu. 20.8.

RHEIN - KRAFTWERK KEMBS A. G.

Handwritten notes on the left margin: 1, 1, 1, Pr, Kst, Mli

Handwritten notes on the right margin: 20.8.41

Am 27.8.
1892

Am 27.8.

Apr 1
27.8.
25.8.
24.8.

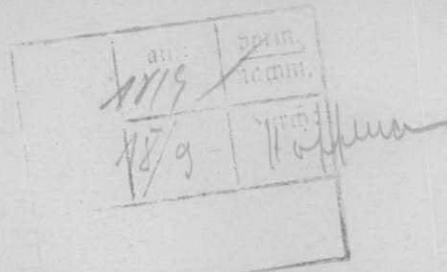
Am 27.8. 1921
Apr 1
27.8.
25.8.
24.8.

Blatt

48 • 4b 8 1km Hja (Els)

Furthausen, den 18. September 1941.

Lutr. Pfarramtunterführung
bei km. 13,039 der Straße:
Dorflinghofen - St. Luitpold



ab 18-9-Schneider

1.) An der St. Fasel.

In der Oberen Dorfstrasse bei dem Entwurf
für obiges Luitpold mit dem Entwurf, ist
nach den örtlichen Verhältnissen zu prüfen und
nach notwendigem Eingreifen als Bild wieder
festzusetzen. Die Grundverhältnisse des

Oberer:

1 Entwurf zur Planung Luitpold muss sofort erfolgen. Die notwendig =
1 alle Luitpoldganglinien Mittel sind mit Profanplanung neu =
zufordern.

Die Straßbreite würde von 8,0 m auf
13,20 m vergrößert. Winkel zwischen Straßenn = und
Gleisverlauf 62° 31'. Die neuen Grundverhältnisse werden
für den ungenutzten Zustand übergeben und
zuerst für einen neuen Überbau mit 2 Gleis =
trüben und Einbau für Fußgänger. Die Gleis =
trüben erhalten eine Gleisbreite von 17,40 m
und einen Gleisabstand von 3,60 m.

Die Kurvenweite beträgt 1,60 m. Die alte Luit =
pold von 1,03 m würde bei dem neuen Entwurf
beibehalten. Die kleinste Luitpoldverlaufweite
beträgt 4,371 m.

Der jetzt anzubauende Luitpoldverlauf besteht

47

mit 6 Kainu Holzgerat P 70 mit einem Holzgerat =
Länge von 18,00 m. Die Zäunungsmenge fünfmal

von Ihnen freigegeben zu. 5. 11. 41

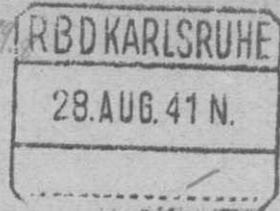
3.) Z. J. A. Thom & Co (Gls)

4. Das am 4. Okt. 1941. vgl. 4. 10. 41

148
17.
09

1941
Mw
J.

Basel, den 27. August 1941.



N=I/Jbu (Els)

An RBD
Karlsruhe

Betr: Wiederherstellung der Strecke St.Ludwig-Hünigen

Auf Verf. 48 Jbm Ba (Els) v. 14.8.1941.

Anl.1 Kostenanschlag (doppelt)

Anbei lege ich den Kostenvoranschlag über die Herstellung einer behelfsmäßigen Unterführung der Basler Strasse in km o,593 der Strecke St.Ludwig-Weil(Rh) vor. Ich bitte um Prüfung, Genehmigung und Zuweisung der Wirtschaftsmittel. Ich nehme an, daß die für das Bauwerk erforderlichen Schwellen, sowie das Brückengedeck von dort beschafft werden. Ich nehme ferner an, daß der Zusammenbau und das Verlegen des Eisenwerkes von Tb 7 vergeben wird. Zum Ausführungsplan ist zu bemerken

a) Unterführung des Brunnenweges in km o,492.

Die Querschnitte wurden aufgenommen. Die einzelnen Fragen sollen unter Aushändigung der Schnitte Freitag, den 29. dM. mit Herrn T ROJ Bauer (Tb 8) an Ort und Stelle besprochen werden. Mit den Aufbauarbeiten wird begonnen, sobald die Planunterlagen hier eingegangen sind.

b) Unterführung der Basler Strasse in km o,593.

Die Arbeiten wurden am 14.8.41 durch die Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen -Dornach an Ort und Stelle aufgenommen und werden mit allen Mitteln beschleunigt. Ich habe dem Chef der Zivilverwaltung in Elsaß (Abt. für Bauwesen-Wiederaufbau) eine Brückenzeichnung mit der Bitte um Zustimmung gesandt. Antwort ist noch nicht eingegangen.

c) Oberbau.

Es fehlt ein Stück des Gleises. Der Arbeitsauftrag für die fehlenden Teile wurde am 26.8.41 vorgelegt. Der vorhandene Oberbau ist in gutem Zustand. Die Gleisbettung besteht aus Kies, genügt aber durchaus für den beabsichtigten Verkehr. Für die Dauer der Verwendung der Behelfseisenwerke wird eine Hebung des Gleises nicht erforderlich. Diese Änderung kommt erst bei Verwendung der höheren

Wk 25

Wk 25

endgültigen Überbauten in Frage. Die Bm St.Ludwig hat am 14. dM. mit der Instandsetzung des Gleises begonnen.

d) Sicherungsanlage.

Es folgt besondere Vorlage nach.

Die Firma Lutz und Kinkel erhält vom Arbeitsamt für die Wiederherstellung der zerstörten Bauwerke genügend Arbeiter zur Verfügung gestellt. Die Firma ist in der Lage, bei Zuteilung des erforderlichen Zements und des Kraftstoffes die Neuerstellung der Unterführungen des Brunnenweges, der Basler Strasse, sowie der Straßen in km 10,416 und 13,039 der Strecke Waldighofen-St.Ludwig beschleunigt auszuführen.

Signature

13

Bau-titel	Ziff	Ziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.
				Übertrag	68.796.-	68.796.-
				Für Verladen von in Bf St. Ludwig lagernden für andere Baustellen bestimmte T-Träger und für Unvorhergesehenes	6.204.-	
				zusammen		75.000.-
				Bautitel IV Ziff 2 Unterz 1 (Betriebsrechnung Kap 1) Titel 14 Ziff 4 Unterziff 1) 4.10		
				festgestellt:		
				<i>Verkauf 1940</i>		<i>13100.-</i>
				<i>1941 vom 16 NBA mit</i>		<i>7500.-</i>
				<i>angemessen</i>		<i>7000.-</i>
				<i>1941 an Ba ja</i>		<i>94500.-</i>
				<i>geändert</i>		<i>101500.-</i>
				<i>festgestellt auf 94500 R.M.</i>		
				<i>Stuf 5.11</i>		
				Geprüft		
				Karlsruhe, den 19.....		
				Reichsbahndirektion		
				<i>4.8.16.27. Flou Ba (66)</i>		
				<i>Trauch</i>		
				<i>Roth</i>		
				<i>18.9.41.</i>		

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebsamt

~~Flussbesserungswert~~

~~Bahnhof~~-Strecke St.Ludwig - Weil (Rh)

Kostenanschlag

über die Herstellung einer behelfsmäßigen Unterführung der Baslerstrasse in km 0,593 der Strecke St.Ludwig-Weil (Rh)

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und Elektrifizierung von Strecken

Baulänge in km
Baufosten für 1km R.M.

Abgekürzte Bezeichnung: Baslerstrasse km 0,593

Berechnungsstelle: Kapitel 1 Titel 14 Ziffer 4 Unterziff 1
Nr ~~40~~ 28 der Betriebs-Bilanzrechnung (Baut.IV.2¹)

Gesamtausgaben mit erforderlichen 75 000.- R.M.

Von den Gesamtausgaben entfallen auf die Sachgebiete:	Urb Erb--	Urbgau Erbgau	Beb Nab
	75.000.- R.M.	R.M.	R.M.
	100 %	%	%

Von den Gesamtausgaben werden aus Einnahmen gedeckt durch

Baufostenzuschüsse Dritter R.M.
Sonstige Einnahmen R.M.
Baudarlehen Dritter R.M.

Zusammen R.M.

Basel den 27. August 19 41.

Reichsbahndirektion
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Genehmigt in Höhe von R.M.

Berlin, den 19.....

Deutsche Reichsbahn
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von R.M. mit Verfügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

vom 19.....

den 19.....

Reichsbahndirektion

Bauvorhaben	Verrechnungsstelle:		
	Kapitel	Titel	Abchn
	der Vermögensrechnung		

Verteilung

der anschlagsmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
auf die Sachgebiete

1	2	3	4	5	6	7	8
Bau- titel	Gegenstand	Betrag des Bautitels R.M.	Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3	
			Nab Erbb R.M.	Erbgau R.M.	Nab R.M.	Erbb R.M.	Erbgau R.M.
I	Grunderwerb						
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen) .						
III	Einfriedigungen der freien Strecken						
IV	Wegeübergänge	75000.-	75000.-				
V	Durchlässe und Brücken						
VI	Tunnel und Untergrundbahnen . .						
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen .						
VIIa	Elektrische Zugförderung						
VIII	Fernmeldeanlagen						
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte						
X	Werkstattsanlagen						
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen						
XIII	Insgemein						
XIV ^a	Frachten						
	auf	75000.-	75000.-				

Bau- titel	Siff	Ziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.
				Betriebsrechnung Kap 1 Titel 14 Ziff 4 Untziff 1 N		
				Wegübergänge (Einschl. der Un- ter- und Überführungen Bauwerke		
				Leistung der Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen-Dornach nach ihrem in Abschrift angeschl. Angebot v. 23.8.41.	34.886.-	
			90 t	Bezug von Zement die t z. 24 RM	2.160.--	
			20 m ³	Liefern von Hartholzschwel- len das m ³ zu 220 RM	4.400.--	
			20 m ³	Liefern des Brückenbelages aus Tannenholz das m ³ zu 100 RM	2.000.-	
			40 m ³	Bearbeiten und Verlegen der Schwellen und des Belages das m ³ zu 50 RM	2000.-	
			5,5 t	Liefern, Bearbeiten und Einbauen des Stahls für die Geländer und die Verbindung der T-Träger die t zu 1200 RM	6.600 6.000.-	
			100 t	Beifuhr, Verlegen und Zu- sammenbauen von 18 T-Träger die t zu 150.-RM	15.000.-	
			35 t	Zerlegen des alten auf der Straße lagernden Eisenüber- baues, samt Verladen auf Eisenbahnwagen die t zu 50 RM	1.750.-	
				zu übertragen:	68.796.--	

O. Z.	Bezeichnung der Arbeit	Arbeits- menge	Einzel- preis		Geldbetrag	
			RM	Rpf	RM	Rpf
1	<u>Aushub für die Baugruben und Fundamente</u> Vorschriftsmässiges Ausheben der Baugruben für die Herstellung der Widerlager u. Pfeiler mit senkrechten Wandungen (Zuschlag für Arbeitsraum; für die Widerlager 0,80; für die Pfeiler 0,60) ohne Rücksicht auf die Aushubtiefe und die Bodenart, einschließlich Verschalung u. Versprießung; seitliches Lagern der Aushubmassen, sattes Hinterfüllen der Mauern, Stellen der Geräte, Stellen und Beleuchten der Absperrvorrichtung und der Warnungstafeln samt allen Nebenleistungen etwa 830 m3 In Worten: vierzehn Reichsmark 0,50	830 m3	14,50	12.035,--		
2	<u>Abtragen und seitliches Lagern von Erdmassen aller Art einschließlich handlicher Betonblöcke. Einebnen der Flächen samt allen Nebenleistungen</u> etwa 500 m3 In Worten: Acht Reichsmark 0,50	500 m3	8,50	4.250,--		
3	<u>Abtragen und seitliches Lagern von Betonmauerwerk, einschließlich Verhalten der Geräte und Liefern des Betriebstoffes samt allen Nebenleistungen</u> etwa 90 m3 In Worten: zweiundfünfzig Reichsmark 0,50	90 m3	52,50	4.725,--		
4	<u>Herstellen und einbringen von Stampfbeton für Fundamente. Mindestzementmenge 150 kg. in 1 m3 fertigen Beton (W 528 = 150 kg/cm2) Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme des Zements, einschließlich Schalungen, Aussparungen und sonstige Nebenleistungen</u> etwa 165 m3 In Worten: Dreiundzwanzig Reichsmark	165 m3	23,--	3.795,--		
5	<u>Herstellen und einbringen von Stampfbeton für das aufgehende Mauerwerk der Widerlager</u> Mindestzementmenge 180 kg. in 1 m3 fertigen Beton (W 628 = 150 kg/cm2) Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme des Zements, einschließlich sauberer horizontaler Schalung, Einbetonieren von stählernen Auflagerbestandteilen der Behelfs-Konstruktion, Aussparungen und sonstige Nebenleistungen etwa 175 m3	175 m3	26,--	4.550,--		
11	zu übertragen:			29.355,--		

O. Z.	Bezeichnung der Arbeit	Arbeits- menge	Einzel- preis		Geldbetrag	
			RM	Rpf	RM	Rpf
6	<u>Herstellen u. Einbringen vom Stampfbeton für das aufgehende Mauerwerk der Pfeiler</u> Mindestzementmenge 200 kg. in 1 m3 fertigem Beton (W 628 = 150 kg/cm2) Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme des Zements, einschließlich gehobelter Schalung (mit Nut u. Feder) Einbetonieren von stählernen Auflagerbestandteilen der Behelfskonstruktion. Aussparungen und sonstige Nebenleistungen etwa 75 m3 In Worten: achtundzwanzig Reichsmark 0,50	75 m3	28,50	2.137,50		
7	<u>Voranstriche und 2 heißflüssige Deckanstriche</u> der mit der Erde in Berührung kommenden Mauerflächen mit Bitumen, Liefern der Baustoffe samt allen Nebenleistungen etwa 500 m2 In Worten: zwei Reichsmark 0,15	500 m2	2,15	1.075,--		
8	<u>Herstellen eines 1,5 cm, starken Glattstriches</u> auf den Oberkanten der Widerlager und Pfeiler einschließlich Liefern der Baustoffe mit Ausnahme von Zement samt allen Nebenleistungen etwa 55 m2 In Worten: Drei Reichsmark 0,60	55 m2	3,60	198,--		
9n	<u>Stellen und Verhalten einer Schutzwand für den Straßenverkehr</u> längs der Baugruben samt allen Nebenleistungen etwa 90 m2 In Worten: Zwei Reichsmark 0,80	90 m2	2,80	252,--		
10	<u>Abtragen, seitliches Lagern u. Setzen von Straßenrandsteinen, einschließlich Liefern einer 10 cm starken Sandbettung</u> samt allen Nebenleistungen etwa 75 m1 In Worten: Sechs Reichsmark	75 m1	6,00	450,--		
11	<u>Einebnen der Bürgersteige, Feststampfen und Übergründen mit vom Unternehmer gelieferten Feinsplitt, einschließlich Festwalzen</u> samt allen Nebenleistungen etwa 300 m2 In Worten: Eine Reichsmark 0,80	300 m2	1,80	540,--		
12	<u>Einebnen des Bahndammes zwischen Pfeiler und Widerlager</u> samt allen Nebenleistungen etwa 250 m2	250 m2	0,80	200,--		
				4.852,50		

R. G. D.

Karlsruhe, den... September 1941.

48. F.B. 27. Fbm Ga (Els.)
Auf Schreiben N. I / Fbu (Els.)
vom 27. 8. 1941.

Zef: Hilfsbrücke der Reichsstraßenunter-
führung (Zarlerstraße) in St. Ludwig
Km. 0,593 der Strecke: St. Ludwig - Weil (Els.)
Rhein

Zur Statistik	am: 189	von: naam:
Zur- auf:	199	Koch

von dem Gehaltsbezug.
Konten.

* Die erforderlichen Mittel
werden Ihnen zugewiesen,
wenn die ersten Ausgaben
auffallen.
Wir ersuchen sodann ent-
sprechenden Antrag zu
stellen.

1.) Aukturbewertung.

Die beiden Grücke sind in dem in Berlin
vom 1. 8. 41 besprochenen Verzeichnis (bei F.B. 10)
enthalten und gehören zu denen, mit denen der
G. G. Gau nicht befaßt sein will. Die in Aussicht
gestellte Wirkung der G. G. Gau von der G. G. G. wegen
Sicherung der Durchführung dieser Gärten scheint
noch nicht ergangen zu sein, ist aber wohl dem-
nächst zu erwarten. Es bestehen daher keine
Zedenken, die Gärten durchzuführen.

Grücke Km. 0,593 war schon begonnen
(Räumungsarbeiten). Die Arbeit würde wegen
den Verhandlungen mit dem Kraftwerk
Rembs unterbrochen.

Nachricht von Geist 1
d.) Von der Ga Garel.

Die Arbeiten sind in eigener Zuständigkeit zu
vergeben, wie in Verfügung 48 Fbm Garel (Els.)
vom 14. August 1941 bereits mitgeteilt wurde.
Das erforderliche Kleinteilungsgeld (Geländer, Schrauben
in 3. u. 2.) sind durch das Fb vom Grückelager Pforz-
heim anzufordern.

~~Anlagen: 20.9 Gönfried
1 Kostenausschlag
1 Zuweisungsliste
f. d. ...~~

- 961
- 118
- 1
- 51
- 92
- 94
- Kgl.
- F.B. 16
- Abt. V

~~Den Kostenausschlag~~
haben wir zurückbehalten.
Sie geprüft zurück. Die noch erforderlichen Mittel
75 000 R. alb. weisen wir Ihnen auf Gebiets-Rechnung
Ray. 1 Tit. 14 Giff. 4 1 Post IV 2 N. mit bei-
liegender Zuweisungsliste zu.
Die bereits verbrauchten 3500 R. alb. sind vom
ENBA Müllhausen von N. 10 auf N. umzu-
schreiben. Das ENBA Müllhausen hat Auftrag

~~die Durchsicht zu vollziehen.~~

~~3.) Nachricht von Glied 1 dem ENBA Mülhausen mit dem Ersuchen, die Durchsicht zu vollziehen.~~

W 107

~~4.) F 2 und F 4 zur Freigabe der Zuweisungsliste~~

~~5.) Fb 16 zur Vormerkung.~~

~~6.) Z. d. Abh. Fbm Pa (Etr.) mit der T. Fertigung des Fortmenschlags.~~

hy Pf 20/IX

4.) Fb 16 zur Entnahme des Kostenvorauschlages in weiterer Bearbeitung.

5.) Z. d. Abh. Fbm Pa (Etr.) mit der T. Fertigung des Fortmenschlags.

f 48
110
59

Herrn Bez 48

Wie schon bei einem anderen Vorgang bemerkt, sind bis jetzt schon weit mehr Mittel zugewiesen, als z Z zur Verfügung stehen. Wenn auch anzunehmen ist, daß große Beträge der zugewiesenen Mittel nicht verwendet werden, so kann ich aber ~~ix~~ weiteren Zuweisungen doch nicht mehr zustimmen, bis entweder festgestellt ist, welche der bereits zugewiesenen Mittel ~~ix~~ im lfd G J nicht mehr verwendet und daher gekürzt werden können oder bis von Ihnen entsprechender Überschreitungsantrag bei Mineis gestellt ist.

Im vorliegenden Falle kann ja die spätere Zuweisung der erforderlichen Mittel in Aussicht gestellt werden.

Dez 1

13.9.41

Samstag 1.

Gef. Subst. in Briefg. entspr. geändert.

f 48
110
59

Roth
11.9.41.

Mo 27
f 48
110
59
Rn 15/9

Deutsche Reichsbahn

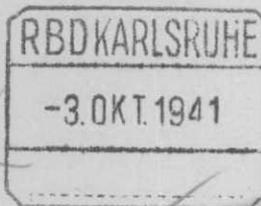
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Nr. I/Jb(Els)

Basel, den 1. Oktober 1941

An

RBD Karlsruhe



Betr. Straßenunterführung bei km 13,039 der Strecke
Waldighofen - St. Ludwig.

Auf Verfg. 48 Tb 8 Jbm Ba(Els) vom 18. Sept. 1941.

Anlagen: 1 Entwurfszeichnung
1 alte Bauwerkszeichnung mit der Bitte um Rückgabe.

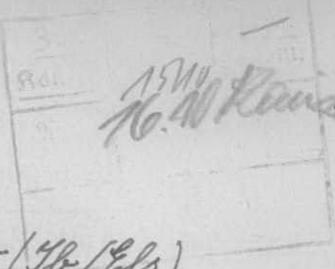
Die Entwurfszeichnung wurde geprüft.

Der Baugrund besteht in der oberen Lage aus gelben in der unteren aus blauem Letten. (siehe Eintragung bei Querschnitt d - d der Entwurfszeichnung). Bei der gemeinsamen Besichtigung mit Herrn t ROI Bauer (Tb 8) vom 26. IX. 1941 wurde festgestellt, daß die bestgeeignete Gründungstiefe zwischen den Höhen 321,62 und 322,82 liegt. Um den Bodendruck auf 1 kg/cm^2 zu vermindern, soll das Fundament in seinem unteren Teil nach der im Schnitt d - d und im Grundriß ange deuteten Weise verbreitert und mit Stahleinlagen versehen werden. Die Unterkante des früheren Bauwerks lag auf 321,80 und 321,90. Die Fundamente hatten an der unteren Seite Eiseneinlagen. Die früheren Fundamente waren aber ganz erheblich kleiner als die neuen. In Anbe tracht der Dringlichkeit wurden die Arbeiten von der Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen - Dornach bereits begonnen. Die tatsächliche Straßenhöhe liegt im Zuge des Bauwerks auf 324,001. Die Straße ist also im Laufe der Jahre von der 323,80 auf die genannte Höhe aufgefüllt worden. Die Straßenverwaltung muß zur Erreichung der von Jhr gewünschten Durchfahrtshöhe die Straße gegebenenfalls entsprechend senken, was möglich ist. Eine Höherlegung der S O kommt in der be stehenden Neigung 1:40 nicht in Frage. Ich bitte um baldige Über lassung von 6 Abzügen der Entwurfszeichnung. Der Kostenanschlag folgt nach.

MV
Klein

Zurückgabe bei Tb 7 z. Bauwerk -

Bld.



15.11.41
No. 1111111111
Kaufbrief, vom 16. Oktober 1941.

48. Hb 8 Thom Ka (Els)
auf Tafel No. I / Hb (Els)
v. 1.10.1941.

Lehr. Hauptamtverfassung
bei Km. 13,039 der Strasse:
Ausschreibung - Lt. Linderling.

1.) Oben über H. St. Gassel.

Oben erhalten die 6 festzuziehenden der je =
umfangten Kaminbauaufnehmung für obiges Lärmschutz.
Mit der Übertragung der Arbeiten an die fixen
Lutz u. Hinkel in Müllhausen - Dresden sind
mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Substanz der Strasse
nicht einmündig. Der aufzunehmende die mit dem
wichtigsten und wichtigsten
das Lärm zu beseitigen und die aufzunehmenden
Mittel mit Rücksicht auf die ungenügende
die Überdrücke mit dem besten Herkührsinken
gegenüber Herrn gestört zu.

Andere:
1 Kaminbauaufnehmung
(6 fünf)
1 alte Lärmschutzaufnehmung.
Andere bei Hb 8.

nach Rekaps. mit dem
BH ab. Set 17/11

die zuzuziehenden über dem anzubringenden
Hilfsaufbauten gegenüber Herrn nach festzuziehenden
zu.

Herrn Herrn formmündlichen Angeboten v. 10.10.41
sind die Hauptausstattung die in der Höhe
Lüftung der Hauptausstattung durch Ventilation um
0,20 m wieder festfallen, sodass die bisherige Lüftung
durchgeführt werden 4,371 m bestehen bleibt.

2.) Hb 18 zum Kaufpreis und Eintragung der alten
Lärmschutzaufnehmung.

3.) J. D. A. Thom Ka (Els)

4.) Datum vom 18.12.41

200.000. \$ 14.3.42

10/157

Ne. 14.10.

48
51
X X
Ph
Fyl.
Hb 18
OVR. V

18/12
1/11

J.

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Basel, den 25.9.41

N=I/Jb(Els)

An RBD

Karlsruhe

RBDKARLSRUHE
28.SEP.1941

Erzfeiler
Tb 10/1
Wm 30.9

Gesamt 10/1
1000
10/1
30/1

Betr: Hilfsbrücke der Reichsstraßenunterführung (Baslerstraße)
in St.Ludwig km 0,593 der Strecke St.Ludwig - Weid (Rh)

Auf Verf 48 Tb 27 Jbm Ba/Els. v. 19.9.41.

Die Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen-Dornach hat bis jetzt
Arbeiten im Betrage von etwa 23 000 RM ausgeführt. Ich bitte
daher um Zuweisung der Wirtschaftsmittel, oder wenigstens
von zunächst 40 000 RM.

10/1

Reichsbahndirektion

Karlsruhe, 18. März 1941

48 Tb 16. Fhm. pa. (Nbs)

blut

Auf Bericht

Betr: Reichsbahnenüberführung (Gardel) in St. Ludwig

N=I/34 (Nbs)

neu 0,593

v. 28. IX. 41

Zur	am:	nom.
...
...

Im Nachgang zum Verp 48 Tb 27 Fhm pa (Nbs) v. 19. IX. 41

Anlagen:

1.) Anlage BA

1 ~~Kostenanschlag~~

Gardel

1 Zuweisungsliste

Die 2. Fertigung des Kostenanschlages erhalten Sie ge-

Nr 102

prüft zurück. Die erforderlichen Mittel 75.000 + 7000 RM

weisen wir Ihnen auf Betriebs-Vermögens-Rechnung Kap. 1

Tit 14 Ziff. 4¹ Baut. 14² Nr. 218 RM

Tit Ziff. RM mit beiliegender

Zuweisungsliste zu. Sie auf Nr 10 zugewiesenen 7000 werden gekürzt.

Außerdem ermächtigen wir Sie auf Kap 1 Tit 14 Ziff 2

Unterziff 1 c Tagewerke zu RM = RM zu

verbrauchen.

Die Umbauarbeiten bereits auf Nr 10 zugewiesene Beträge sind zu überbrücken zu veranlassen. (beide PK sind)

Fv. Nr F 18710

2.) F 2 & F 4 zur Beigabe der Zuweisungsliste

3.) T & Tb 16 zur Vormerkung

4.) z d A Fhm. pa.

15.10

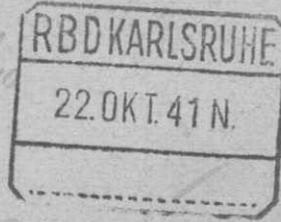
14/10

14/10

Basel, den 21. Oktober 1941.

N=I/Jb (Els)

Fb 27. 10/11



An - RBD

Karlsruhe

Am 23. 10

48

Betr: Hilfsbrücke der Reichsstraßenunterführung (Baslerstraße)
in St. Ludwig km 0,593 der Strecke St. Ludwig - Weil (Rh)

Auf Verf. 48 Tb 27 Jbm Ba (Els) v. 19.9.1941.

Anlage: 2 Stahlbedarfsscheine

Die Firma Gebrüder Cron „Schreinerei in St. Ludwig“ ist in der Lage, das erforderliche Holz für die Brückenschwellen usw. zu liefern, zu bearbeiten und einzubauen. Ich habe die Lieferung und die Arbeiten dieser Firma übertragen. Die übrigen in Elsaß angefragten Unternehmer haben abgesagt. Cron braucht für die Schrauben 0,24 t Stahl.
Die Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen-Dornach benötigt ferner für die Verankerung des Überbaues 1,5 t Stahl. Ich bitte um Zuweisung der Kennziffern.
Der Antrag wegen Erteilung der Kennziffern für den Holzbedarf der Firma Cron folgt nach.

R. J. D. K.
48. Fb. 27 Fbm Ga (Els.)

Müller
Karlsruhe, den 25. Oktober 1941.

Zelt: w. v.

1.) Au das Jb Garel (Els.)

Die beantragten Kontrollnummern über 1,5 t sind 9,24 t gehen den Firmen Lutz und Kinkel in Mülhausen-Dornach und Gebr. Cron in St. Ludwig unmittelbar zu.

Die Zuteilung der Holzankaufspreise folgt nach Eingang der Holzbedarfsliste.

2.) Fb. 10 zur Entnahme der Stahlbedarfslisten

3.) Fb. 9 zur Kontrolle wegen Zuteilung der Holz

4.) g. d. Akt. Fbm Ga (Els.)

ab 25-10-Schneider

*di. g. Br 27/10
w. n. n. w.*

St. v. 27/10

~~48~~
~~961~~
Fb. 20
Fb. 27
ab
Fb. 10
Fb. 9
akt. I

Am 24. 10

*Roß
23.10.41.*

Baubüro St. Ludwig

REICHSBAHN-
BETRIEBSAMT
16. OKT. 1941
BASEL

St. Ludwig den 15. 10. 41

BRÜCKENBURG
19. OKT. 1941

76-22
Mw

Hoffen um Plogbaum Au RBD Karlsruhe
und wie soll die Teile gefertigt (Brückenbüro)
aufzutragen lassen Mw

durch B.A. Basel

Gesehen

Verstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

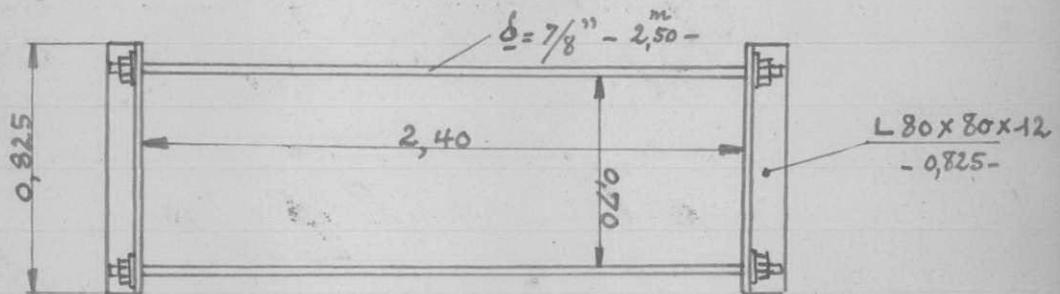
Meyer

Betr. Material für Behelfsüberbauten.

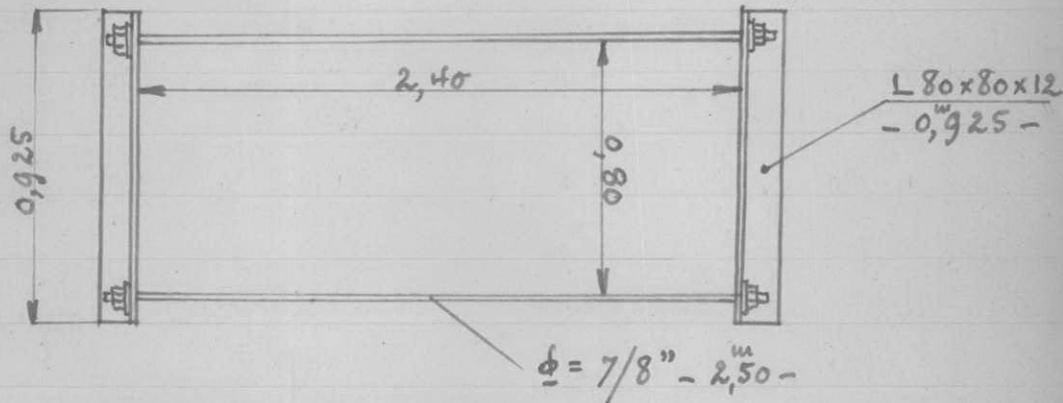
Unterführung im Km 0,593 der Strecke St. Ludwig-Weil

Ich bitte um Zusendung von Spannschrauben
folgender Größen:

1) 8 Stück



2) 20 Stück



Bestimmungsbahnhof: St. Ludwig (Els)

Reissler

U. g. g. Res. von der Lm Pfanzimm mit dem folgenden

die im Auftrag erlangten Holzstücke von der Länderei
St. Lindenberg i. G. G. von der Länderei St. Lindenberg i. G. G.
abzugeben. Statt der Rinde 80/80/12 sind die
erforderlichen Rinde 80/70/10 abzugeben und
für die Rinde 22 mm d. die Abgabe ist
bestimmt abzugeben.

Karlsruhe, den 21. Oktober 1941

Deutsche Reichsbahn
Betriebsbüro der
Reichsbahnverwaltung Karlsruhe

7. 9.

Dubas

BRÜCKENBÜRO
Eingang 29. Okt. 1941

Zb 22
Rw 20/10

U. an der Länderei der Lt. Karlsruhe

folgende Länderei gingen 27. 10. 41. ab
Länd. Wagerleitung an der Länderei St. Lindenberg
nach Lt. St. Lindenberg i. G. G. ab:

- 4 ^{Lifen} 80/65/10, 13,50 mm lang 4 Stück
- Rinde 22 mm d. 12,00 mm lg. 10 Stück
- " " " " 8,00 " " 2 "
- " " " " 6,00 " " 4 "

Pforzheim, den 29. 10. 1941

Bahnmeisterei

Kreuzlich

Saller

Zb 22 Lm Lm (Länderei)

Pforzheim, den 30. 8. 41

Länd. Wagerleitung an der Länderei St. Lindenberg i. G. G.
St. Lindenberg i. G. G. von der Länderei St. Lindenberg i. G. G.
abzugeben. Statt der Rinde 80/80/12 sind die
erforderlichen Rinde 80/70/10 abzugeben und
für die Rinde 22 mm d. die Abgabe ist
bestimmt abzugeben.

den 10. 41 März

1) Länderei St. Lindenberg i. G. G. von der Länderei St. Lindenberg i. G. G.
abzugeben. Statt der Rinde 80/80/12 sind die
erforderlichen Rinde 80/70/10 abzugeben und
für die Rinde 22 mm d. die Abgabe ist
bestimmt abzugeben.

2) 3. 1. 02

Rw 20/10

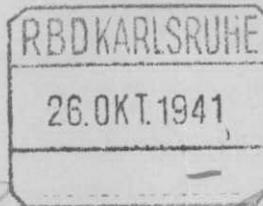
unfertig
fi 20/10

Dubas

Basel, den 24. Oktober 1941. *

N=I/Jb (Els)

An RBD
Karlsruhe



Betr: Straßenunterführung bei km 10.416 der Strecke Waldig-
hofen - St.Ludwig

Auf Verfg. 48 Tb 8 Jbm Ba (Els) v. 25.9.41.

Anlage: 1 Pause

Anliegend sende ich eine nach den örtlichen Verhältnissen
geprüfte Pause zurück.

Der westliche Flügel muss an die bestehende Stützmauer ange-
schlossen werden.

Da die Gründungsverhältnisse bei diesem Bauwerk, ähnlich wie
bei der Unterführung in km 13,039 der selben Strecke, ungünstig
sind, beantrage ich, auch hier den Bau eines Gründungrostes
um die Bodenpressung unter 1 kg/m^2 zu halten.

Einen genauen Kostenanschlag werde ich vorlegen, sobald die
Zeichnungen für die Beobachtungsschächte eingegangen sind.
Die alten Widerlager wurden bereits abgebrochen, ^{die} Erdarbeiten
sind ferner in der Ausführung begriffen. Die Arbeiten werden
von der Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen - Dornach ausgeführt.

Meyer

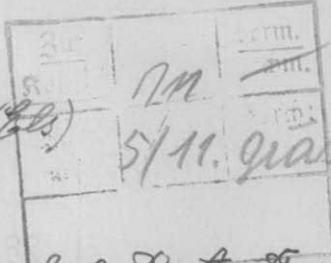
Blatt

Kreisbrief, den 5. November 1941

48. *H. B. G. m. H. a. (Els)

Kreisbrief Nr. I / H. a. (Els)

24. 10. 1941.



Labr. Hauptamtverfügung

bei Km. 10,416 der Strecke:

Zweckbefehl - St. Ländl. Verw.

8. 11. 1941

an den H. B. G. m. H. a.

In der Anlage befinden sich 6 Verfügungen der genehmigten Kleinbahnverbindung für obiges Ländl. Verw. Mit der freifindigen Übertragung der Arbeiten an die firmen Leitz u. Kunkel in Müllheim - Darmstadt sind wir mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Betriebsaufnahme der Strecke in Erwägung. Wir empfehlen die den Ländl. Verw. möglichst rasch durchzuführen und die erforderlichen Mittel mit Bestimmtheit für ungenügend zu sein. Die Überträge mit den beiden Hauptstellen gehen Ihnen sofort zu.

Die Verfügungen über die einzuübernehmende Hilfsbetriebswerke gehen Ihnen nach Fertigstellung zu.

2.) An die Kommandantur der Befestigungen
Oberrhein in Faden - Faden

General Lössen

Labr. vom oben.

Anbei befinden sich 1 Verfügung der unmittelbaren Kleinbahnverbindung für obiges Ländl. Verw.

Wegen der Dringlichkeit bitten wir um rasche Übermittlung von den Verfügungen Ihrer Verfügung.

3.) H. B. G. m. H. a. (Els)

[Handwritten signatures and initials]

Anlagen:
6 Anlagen

Anlagen:
1 Anlage

51/A
36/B
H. B. G. m. H. a.

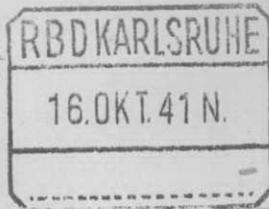
J.

N=I/ Jb (Els)

Basel, den 13. Oktober 1941

An die

R B D Karlsruhe



Betr: Straßenunterführung bei km 13,039 der Strecke Waldighofen-
St. Ludwig.

Auf Verfg. ^{Ba} 48 Tb 8 Jbm (Els) vom 18.9.1941 und als Nachgang zum
Bericht N=I/ Jb (Els) vom 1. 10.1941.

Anlagen:

- 1 Kostenanschlag doppelt
- 1 Angebot mit der Bitte um Rückgabe

Anbei lege ich den Kostenanschlag in doppelter Fertigung vor. Die
Baustelle ist sehr abgelegen. Die Preise des beigegebenen Angebotes
der Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen - Dornach sind daher durch=
aus angemessen. Ich bitte um Genehmigung der Mittel.

Meyer

Bauvorhaben	Verrechnungsstelle:
	Kapitel..... Titel..... Abschn.....
	der Vermögensrechnung

Verteilung

der anschlagmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
auf die Sachgebiete

1	2	3	4			5		7	8
			Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3			
Bau- titel	Gegenstand	Betrag des Bautitels <i>R.M.</i>	Erb <i>R.M.</i>	Erbgau <i>R.M.</i>	Nab <i>R.M.</i>				
I	Grunderwerb								
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen) .								
III	Einfriedigungen der freien Strecken								
IV	Wegeübergänge	80.000	80.000						
V	Durchlässe und Brücken								
VI	Tunnel und Untergrundbahnen . .								
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen .								
VIIa	Elektrische Zugförderung								
VIII	Fernmeldeanlagen								
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte . . .								
X	Werkstattsanlagen								
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen								
XIII	Insgemein								
XIV ²	Frachten								
	zusf	80.000	80.000						

Bau- titel	Ziff	Ziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M.</i>	ganzen <i>R.M.</i>
IV	2	1		Betriebsrechnung Kap 1 Titel 14 Ziff 4 Unterziff. 1		
				Wegübergänge (einschl der Unter-u.Überführungen) Bauwerke		
				Leistung der Firma Lutz & Kinkel in Mülhausen-Dornach nach ihrem in Abschrift angeschl. Angebot vom 6.10.41.	58.268,08	
			200 ^t	Bezug von Zement die t zu 24.-	4 800.-	
			10 m ³	Liefern und Verarbeiten von Hartholz für Schwellen und Auflager das m ³ zu 220.-	2 200.-	
			7 m ³	Liefern und Verarbeiten von Tannenholz für Belag und Absteifungen das m ³ zu 160.-	1 120.-	
			2 ^t	Liefern, Bearbeiten und Einbauen von Stahl für Geländer die t zu 1,200.-	2,400.-	
			30 ^t	Beifuhr, Verlegen und Zusammenbauen von 6 T Trägern die t zu 150.-	4 500.-	
				Für Unvorhergesehenes und zur Abrundung	6 711,92	
				zusammen	<u>80 000,00</u>	
				Bautitel IV.Ziff 2 Unterz 1 Betriebsrechnung Kap 1 Titel 14 Ziff 4 Unterziffer 1		
				festgestellt:		
				<i>Künzler</i> t.EOI		

Bau- titel	Siff	Lsgiff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.
				<p>Gepprüft Karlsruhe, den <u>6. Nov. 1941</u> Reichsbahndirektion <u>48 16 16 Jm ja (Ns)</u> Müller</p>		

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebs amt Basel ~~Ausbesserungswerk~~

~~Bahnhof~~ Strecke Waldighofen - St. Ludwig

Kostenanschlag

über die Herstellung einer Unterführung
 in Km 13,039 der Strecke Waldighofen - St. Ludwig.

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und Elektrifizierung von Strecken	Baulänge in km
	Baufkosten für 1 km R.M.

Abgekürzte Bezeichnung: Unterführung in Km 13, Strecke Waldighofen-St. Ludwig

Berechnungsstelle: Kapitel 1 Titel 14 ~~Abchnitt~~ Ziffer 4 Untertiff 1
 Nr 41 der Betriebs- ~~Bermögens~~ Vermögensrechnung (Baut IV 2¹)

Gesamtausgaben 80.000 R.M.

Von den Gesamtausgaben entfallen auf die Sachgebiete:	Stb Erb	Urbgaw Erbgaw	Web Rab
	<u>80.000</u> R.M.	..... R.M.	..... R.M.
	<u>100</u> % % %

Von den Gesamtausgaben werden aus Einnahmen gedeckt durch	Baufkostenzuschüsse Dritter	R.M.
	Sonstige Einnahmen	R.M.
	Baudarlehen Dritter	R.M.
	Zusammen	R.M.

Basel den 13. Oktober 1941

Deutsche Reichsbahn
 Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Genehmigt in Höhe von R.M.
 Berlin, den 19.....

Deutsche Reichsbahn
 Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von R.M. mit Verfügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

vom 19.....
 den 19.....
 Reichsbahndirektion

Bl. 1.

48 Hb 8 Hbm Fa (Els)

Kurallwiese, am 11. Nov. 1941.

Lehr. Überkommenschaftsweisung

bei km. 13,039 der Strecke:

Waldungsfelsen - H. Ländwiesig.

ab 12.11.41 März

1) Das Dorf Hb 8 Lerpel

Ihre Klage vom 18. September 1941 (Els) vom 18. September 1941 in " 16. Oktober" über den Zustand der Klage 6 Jährigen im Jahre 1941 =

bestimmte Hilfsmaßnahmen für obigen Ländwiesig. Das unterrichtliche Kleinwiesig = ganz nicht ohne mit dem Bestehen des Hb zinsweisen. Der Anteil an Kleinwiesig

Abgaben:
1 Zinsweisung (6 f. f. f.)

~~48~~
~~Hb 21~~
ab
Abgaben einget. 1941

2) Hb 22 wegen Abgabe der Kleinwiesigung.

3) Z. S. H. Hbm. Fa (Els)

ku. 11.11

J.

Deutsche Reichsbahn

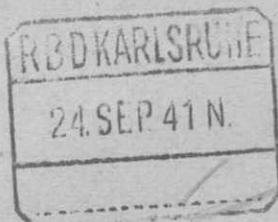
Verstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Basel, den 23. September 41.

N=I/Jb (Els)

An RBD

Karlsruhe



Betr: Unterführung des Brunnenweges km 0,492 der Strecke
St.Ludwig - Weil(Rh).

Auf Verf. 48 Tb 25 Jbm Ba Els v. 18. 9.41.

Anlage: 1 Entwurfszeichnung zurück.

Die neue Entwurfszeichnung wurde geprüft; es haben sich keinerlei Anstände ergeben. Ich bitte um baldige Überlassung von 6 Fertigungen der Anlage. Der geänderte Kostenanschlag wird nach Erhalt der Zeichnung sofort vorgelegt. Die Abbrucharbeiten der zerstörten Widerlager wurden bereits aufgenommen.

Meun

Schiffahrt Reichsbahn
Reichsbahnverwaltung Reichsbahn
48 H. 25 Vom Ba. 61.

Reichsbahn, den 8. Sept. 1941

307
Stempel 1/11
18/9
Reichsbahn

1. Am 28. Sept. 1941.

Ab am 19/9 Fritz

Best. Weiterführung des Liniennetzes in Neu 0,492
des Netzes H. Ludwig - Mail (Rhein)
Reichsbahn, den 6. Sept. 1941

Anlage:

- 1 Wurfstoßgründung
 - 1 Fußsicherungsgründung
- Re

Im Rahmen der Planung ist neben dem
eigentlichen Widerlager für die einseitige
Lufthaken zum Abfangen der gleichzeitigigen
Anschleunigung eines Triebwagens in der Net-
zführung der Widerlager bis zum Flügelanfang
vorgesehen. Diese Triebwagen muß, weil sie ge-
gebenenfalls als Widerlager benutzt werden können,
mit den erforderlichen Festverankerungsanlagen
versorgt werden. Hierbei wird der Momentenverlauf
eines verhältnismäßig starken Abknüpfens
erfolgt. Wie in der beigefügten Zeichnung zu
erkennen ist, könnte hier die Anordnung von
Parallelflügeln auf der westlichen Seite auf die
Anschleunigung des Triebwagens werden. Durch diese
Anordnung würde eine wesentliche Kosten-
ersparnis möglich

Wird empfohlen zur Prüfung, ob diese Lösung
nach dem vollen Maßstabverhältnis möglich ist
bessere Einbauten sind in die Zeichnung einzuzeichnen

48
H. 25
at
M. 1

und günstig zu geben.

3. Zu den Aktien von Ba. Gl.

2) Winterwerb. Wert bei Pl. 25

Nov 1919

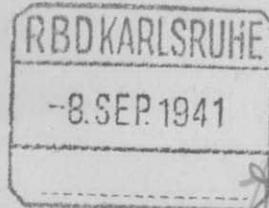
Ruppert
16.19

48
17.
09

Basel, den 6. September 1941

8./-Jb

An die
Reichsbahndirektion Karlsruhe.



Betr. Unterführung des Brunnenweges in km. 0.492
der Strecke St. Ludwig - Weil (Rhein).
Auf Verfg. Nr. 48 Tb 1 Jbm Ba (Els) vom 28.8.41.

Anlagen: 1 Pause (in bef. Polh.)
1 Zeichnung
1 Kostenanschlag

*Nach, aber nicht in Rolle & deshalb
verworfen.*

Die zerstörte Unterführung des Brunnenweges war zweigleisig ausgebaut u. hatte eine Breite von 9.00 m. Ausserdem wurde der Bahndamm zwischen Brunnenweg und Baslerstrasse durch Anführen der von der zerstörten Brücke herrührenden Erd- und Mauerwerkmassen verbreitert, so daß die nördlichen Flügel des zu erstellenden Bauwerks, wie auf den neuen Grundriß ersichtlich, verlängert werden müssen;

*Nachformuliert
Kittierung u.
Zweifeln am 11.9.
ip. im SO. 259,56*

Schnitt b-b kann für die horizontal verlaufenden Teile der Flügel angenommen werden. Da die Strecke nur eingleisig ausgebaut wird, ist es unnötig ein zweigleisiges Widerlager herzustellen.

Höhe der SO : 259.36 nach dem vom Vermessungsamt Karlsruhe gefertigten Längsschnitt der Strecke.

Höhe der Strasse in Gleisachse 254.36

Lichte Durchfahrtweite 8.50 m

Winkel der Strassen = und Brückenachse : $52^{\circ} 35' 49''$
a.T.

Höhe der Oberkante der bestehenden Stützmauer : 259.00.
Der Höhenunterschied zwischen Widerlageroberkante und Stützmaueroberkante beträgt somit 0.35 m.

Anbei lege ich einen Kostenanschlag für die Herstellung des Bauwerks vor. Dieser Kostenanschlag wurde an Hand des neuen Grundrisses errechnet.

Ich bitte um Prüfung und baldmöglichste Anweisung der nötigen Wirtschaftsmittel da die Strecke am 1.1.42 in Betrieb genommen werden soll.

[Handwritten signature]

[Small handwritten mark]

Bau- titel	Ziff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.
				Übertrag =	78.140.50	
			12 T	Beifuhr, Verlegen und Zusammenbau der T Träger die T zu 150.00	1.800.-	
			2 T	Liefern, Bearbeiten und Einbauen des Stahles für Gelände r der u. Verbindung der Träger die T zu 1200.-	2.400.-	
			27 T	Abtransport u. Verladen der Träger der zerstörten Brücke die T zu 15.-	405.-	
			60	Tagewerke für einen Bau. als Bauwart das Tagewerk zu 6.30	378.-	
				Tagelohnstunden für		
			50 St	Polier zu 2.20	110.-	
			50 "	Vorarbeiter zu 1.70	85.-	
			200 "	Facharbeiter zu 1.40	280.-	
			400	Hilfsarbeiter zu 1.13	452.-	
				Für Mehrleistung, Unvorhergesehenes u. zur Abrundung	6.949.50	90.000.-
				Bautitel IV Ziff. 2 Uz. 1 (Betriebsrechnung Kap-1 Titel 14, Tiff. 12 Uz. 13 Nr. 11a)		

Festgestellt

Handwritten signature

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebsamt Basel Ausbesserungswerk

Bahnhof-Strecke St. Ludwig - Weßl (Rhein)

Kostenanschlag

über die Herstellung der Widerlager und eines behelfsmässigen Überbaues der Unterführung in Km. 0,492 (Brunnenweg)

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und Elektrifizierung von Strecken	Baulänge in km		
	Baukosten für 1 km	R.M.	
Abgekürzte Bezeichnung	Brunnenweg km. 0,492		
Berechnungsstelle	Kapitel 1 Nr 11a	Titel 14 der Betriebs-	Abchnitt Ziffer 12 Uz 13 Siff
Gesamtausgaben	R.M.		
Von den Gesamtausgaben entfallen auf die Sachgebiete:	Urb Erb	Urbgau Erbgau	Verb Nab
	90.000 R.M.	R.M.	R.M.
	100 %	%	%
Von den Gesamtausgaben werden aus Einnahmen gedeckt durch	Baukostenzuschüsse Dritter	R.M.	
	Sonstige Einnahmen	R.M.	
	Baudarlehen Dritter	R.M.	
	Zusammen	R.M.	

Basel den 5. September 1941

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion
Verband des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Genehmigt in Höhe von R.M.

Berlin, den 19

Deutsche Reichsbahn
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von R.M. mit Verfügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

vom 19

den 19

Reichsbahndirektion

Bauprojekt	Verrechnungsstelle:		
	Kapitel	Titel	Abschn.
	der Vermögensrechnung		

Verteilung

der anschlagsmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
auf die Sachgebiete

1	2	3	4			7		8
			Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3		
Bautitel	Gegenstand	Betrag des Bautitels <i>R.M.</i>	Erb <i>R.M.</i>	Erbgau <i>R.M.</i>	Nab <i>R.M.</i>	Erb	Erbgau	
I	Grunderwerb							
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen) .							
III	Einfriedigungen der freien Strecken							
IV	Wegeübergänge	90 000	90 000					
V	Durchlässe und Brücken							
VI	Tunnel und Untergrundbahnen . .							
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen .							
VIIa	Elektrische Zugförderung							
VIII	Fernmeldeanlagen							
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte							
X	Werkstattsanlagen							
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen							
XIII	Insgemein							
XIV ²	Frachten							
	zuf	90 000	90 000					

Bautitel	Siff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M.</i>	ganzen <i>R.M.</i>
IV	2	1		Betriebsrechnung Kap. 1 Titel 14 Ziffer 42 Uz. 43 Nr. 11a Wegübergänge (einschl. der Unter- und Überführungen) Bauwerke.		
			1.400	Erdaushub das m ³ zu 12.00	16.800.-	
			450 m ³	Fundamentbeton d.m ³ zu 23.00	10.350.-	
			570 "	Aufgehendes Mauerwerk " 28.50	16.245.-	
			400 "	Abtragen von Betonmau- erwerk das m ³ zu 52.50	21.000.-	
			2 Stck	Herstellen von Beobach- tungsschächten zu 1.500	3.000.-	
			70 lfdm	Liefern und Versetzen von Abdeckplatten auf den Flü- geln und der bestehenden Stützmauer der lfd.m zu 50.00	3.500.-	
			570 m ²	dreifacher Bitumenanstrich das m ² zu 2.15	1.225.50	
			200 m ²	Glattstrich das m ² zu 3.60	720.00	
			400 m ²	Einböschchen des Bahndamms das m ² zu 0.80	320.-	
			120 T	Bezug von Zement, die T zu 24.00	2.880.-	
			5m ³	Liefern von Hartholz für schwelle und Auflager das m ³ zu 220.00	1.100.-	
			5 m ³	Liefern des Brückenbelags und Versteifungen aus Tan- nenholz das m ³ zu 100.00	500.-	
			10 m ³	Bearbeiten und Verlegen der Schwelle und des Be- lags das m ³ zu 50.00	500.-	
				zu übertragen	78.140.50	

Bau- titel	Ziff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen RM	ganzen RM
				Übertrag =	78.140.50	
			12 T	Beifuhr, Verlegen und Zusammenbau der T Träger die T zu 150.00	1.800.-	
			2 T	Liefern, Bearbeiten und Einbauen des Stahles für Gelände r der u. Verbindung der Träger die T zu 1200.-	2.400.-	
			27 T	Abtransport u. Verladen der Träger der zerstörten Brücke die T zu 15.-	405.-	
			60	Tagewerke für einen Bau. als Bauwart das Tagewerk zu 6.30	378.-	
				Tagelohnstunden für		
			50 St	Polier zu 2.20	110.-	
			50 "	Vorarbeiter zu 1.70	85.-	
			200 "	Facharbeiter zu 1.40	280.-	
			400	Hilfsarbeiter zu 1.13	452.-	
				Für Mehrleistung, Unvorhergesehenes u. zur Abrundung	5.949.50	90.000.-
				Bautitel IV Ziff. 2 Uz. 1 (Betriebsrechnung Kap-1 Titel 14, Tiff. 12 Uz. 13 Nr. 11a)		

Festgestellt
Klein 7. Pop.

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebsamt Basel

Ausbesserungswerk

Bahnhof-Strecke St. Ludwig - Weil (Rhein)

Kostenanschlag

über die Herstellung der Widerlager und eines behelfsmässigen Überbaues der Unterführung in Km. 0,492 (Brunnenweg)

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und Elektrifizierung von Strecken

Baulänge in km
 Baukosten für 1 km RM

Abgekürzte Bezeichnung: Brunnenweg km. 0,492

Berechnungsstelle: Kapitel 1 Titel 14 Abschnitt Ziffer 12 Uz 13 Nr. 11a der Betriebsvermögensrechnung

Gesamtausgaben RM

Von den Gesamtausgaben entfallen auf die Sachgebiete:	Urb	Urbgau	Beb
	Erb	Erbgau	Tab
	90.000 RM	RM	RM
	100 %	%	%

Von den Gesamtausgaben werden aus Einnahmen gedeckt durch:
 Baukostenzuschüsse Dritter RM
 Sonstige Einnahmen RM
 Baudarlehen Dritter RM
 Zusammen RM

Basel den 5. September 1941

Deutsche Reichsbahn
 Reichsbahndirektion
 Eisenbahn-Betriebsamt Basel

Genehmigt in Höhe von RM
 Berlin, den 19

Deutsche Reichsbahn
 Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von RM mit Verfügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

vom 19
 den 19
 Reichsbahndirektion

Bauvorhaben	Verrechnungsstelle:		
	Kapitel	Titel	Abchn
	der Vermögensrechnung		

Verteilung

der anschlagsmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
auf die Sachgebiete

1	2	3	4	5	6	7	8
Bau- titel	Gegenstand	Betrag des Bautitels <i>R.M.</i>	Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3	
			Erb	Erbgau	Nab	Erb	Erbgau
			<i>R.M.</i>	<i>R.M.</i>	<i>R.M.</i>	<i>R.M.</i>	<i>R.M.</i>
I	Grunderwerb						
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen)						
III	Einfriedigungen der freien Strecken						
IV	Wegeübergänge	90 000	90 000				
V	Durchlässe und Brücken						
VI	Tunnel und Untergrundbahnen						
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen						
VIIa	Elektrische Zugförderung						
VIII	Fernmeldeanlagen						
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte						
X	Werkstattsanlagen						
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen						
XIII	Insgemein						
XIV ^a	Frachten						
	zuf	90 000	90 000				

Bau- titel	Stiff	Ustiff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M.</i>	ganzen <i>R.M.</i>
IV	2	1		Betriebsrechnung Kap. 1 Titel 14 Ziffer 42 Uz. 43 Nr. 11a Wegübergänge (einschl. der Unter- und Überführungen) Bauwerke.		
			1.400	Erdaushub das m ³ zu 12.00	16.800.-	
			450 m ³	Fundamentbeton d.m ³ zu 23.00	10.350.-	
			570 "	Aufgehendes Mauerwerk " 28.50	16.245.-	
			400 "	Abtragen von Betonmau- erwerk das m ³ zu 52.50	21.000.-	
			2 Stck	Herstellen von Beobach- tungsschächten zu 1.500	3.000.-	
			70 lfdm	Liefern und Versetzen von Abdeckplatten auf den Flü- geln und der bestehenden Stützmauer der lfd.m zu 50.00	3.500.-	
			570 m ²	dreifacher Bitumenanstrich das m ² zu 2.15	1.225.50	
			200 m ²	Glattstrich das m ² zu 3.60	720.00	
			400 m ²	Einböschten des Bahndamms das m ² zu 0.80	320.-	
			120 T	Bezug von Zement, die T zu 24.00	2.880.-	
			5m ³	Liefern von Hartholz für schwelen und Auflager das m ³ zu 220.00	1.100.-	
			5 m ³	Liefern des Brückenbelags und Versteifungen aus Tan- nenholz das m ³ zu 100.00	500.-	
			10 m ³	Bearbeiten und Verlegen der Schwelen und des Be- lags das m ³ zu 50.00	500.-	
				zu übertragen	78.140.50	

Städtische Kreisbahn

Karlsruhe, den 21. November 1941

Kreisbahndirektion Karlsruhe

48. Hb. 25 Ibm Ba (Eo)

Letz. Aufhebung des Besondereigentums Nr. 0,492
des Straßens N. Lindenberg - Markt (Kfrie)

Auf dem Grund N.-I/16 (Eo) vom 23.9.41.

1. Am 23.9.41 ab 22,11, Dahn

Bestand 1 Zinsförmigkeit (3 fmg)

bei der letzten Bestimmung vom 16.10.41

der dem Grund N.-I/16 mündlich erteilte Bestimmung

vom 1941 wird ferner bestätigt.

Die dem Grund N.-I/16 erteilte Bestimmung

des Bestimmungsbogens, die sich durch die Konditionen
setzen, ungeändert.

Die Bestimmung mit der Holznießbrauchsurkunde
des Bestimmungsbogens bestätigte Zinsförmigkeit mit dem Bestimmungsbogen.

2. J. d. R.

3. D. N. vom 15. 1. 1942 wegen Holznießbrauchsurkunde

Zur Kanzlei	am: 21.11	von: K. K. K.
Ab- gef.	21/11	durch: K. K. K.
22,11, Dahn		

Kr. 20.11

Lippert

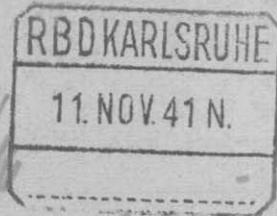
48
Hb.
Hb. 25
ab

Basel, den 10. November 1941.

N=I/Jb/Els.

An RBD

Karlsruhe



Betr: Unterführung des Brunnenweges in km o.492 der Strecke
St.Ludwig - Weil (Rh)

Auf Verf. 48 Tb 25 Jbm Ba Els. V. 18.9.41
und als Nachgang zum Bericht N=I/Jb (Els) v. 23.9.41

Anlage: 1 Kostenanschlag (doppelt)
2 Anträge

Ich bitte um Genehmigung des angeschl. Kostenanschlages, sowie
um Zuweisung der Wirtschaftsmittel und der erforderlichen Holz-
einkaufscheinen. Der Wiederaufbau des einen Widerlagers mit
seinen Flügeln ist bereits in Ausführung.

Manns.

Bau- titel	Ziff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Gelddbetrag im	
					einzelnen R.M	ganzen R.M
				Uebertrag	71.673.-	
				Für Unvorhergesehenes und zur Abrundung	6.327.-	78.000.--
				Baut IV -Ziff 2- Uz 1 (Betriebsrech. Kap 1-Tit. 14.- ziff 4 Uz 1-Nr 11 a)		
				Festgestellt:		
				<i>Rundher</i> 1725		
				Gepprüft Karlsruhe, den <i>20. Nov. 1941</i> Reichsbahndirektion <i>48 St 16 Fern fa (Rb)</i>		
				<i>Mutter</i>		
				<i>SP</i>		

I. Fertigung

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Reichsbahn-Betriebsamt Basel

Ausbesserungswerk

Bahnhof-Strecke St.

Kostenanschlag

Über die Herstellung einer Unterführung mit behelfs-
mäßigem Ueberbau des Brunnenweges in km 0.492 Strecke
St.Ludwig - Weil/Rh.

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und
Elektrifizierung von Strecken

Baulänge in km
Baukosten für 1 km R.M

Abgekürzte
Bezeichnung

Brunnenweg km 0,492

Berechnungsstelle

Kapitel 1 Titel 14 Ziff 4 Unt Ziff 1
Nr ~~11 a~~ 42 der Betriebs- Vermögensrechnung (Baut IV²)

Gesamtausgaben

78.000.- R.M

Von den Gesamtausgaben ent-
fallen auf die Sachgebiete:

Urb Erb	Urbgau Erbgau	Beb Nab
78.000.- R.M	R.M	R.M
100%	%	%

Von den Gesamtausgaben werden
aus Einnahmen gedeckt durch

Baukostenzuschüsse Dritter	R.M
Sonstige Einnahmen	R.M
Baudarlehen Dritter	R.M
Zusammen	R.M

Basel den 10. November 1941

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Genehmigt in Höhe von R.M

Berlin, den 19.....

Deutsche Reichsbahn
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von R.M mit Ver-
fügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen
des Reichsverkehrsministeriums

vom 19.....

den 19.....

Reichsbahndirektion

Bauvorhaben	Verrechnungsstelle:		
	Kapitel	Titel	Abchn
	der Vermögensrechnung		

Verteilung

der anschlagmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
auf die Sachgebiete

1	2	3	4	5	6	7	8
Bau- titel	Gegenstand	Betrag des Bautitels <i>R.M.</i>	Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3	
			Erb <i>R.M.</i>	Erbgau <i>R.M.</i>	Nab <i>R.M.</i>	Erb	Erbgau
I	Grunderwerb						
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen) .						
III	Einfriedigungen der freien Strecken						
IV	Wegeübergänge	78000	78000.-				
V	Durchlässe und Brücken						
VI	Tunnel und Untergrundbahnen . .						
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen .						
VIIa	Elektrische Zugförderung						
VIII	Fernmeldeanlagen						
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte						
X	Werkstattsanlagen						
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen						
XIII	Insgemein						
XIV ^a	Frachten						
	auf	78000	78000.-				

Bau- titel	Ziff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M.</i>	ganzen <i>R.M.</i>
				Betriebsrechnung Kap. 1 Titel 14 -Ziff.4- Uz.1 Nr.11 a		
	2	1		Wegübergänge Unter = u. Ueberführungen Bauwerke		
				Leistung der Firma Lutz & Kinkel in Mülhausen-Dornach nach dem der ersten Fertigung angeschlossenen Angebot v. 28.10.41	57.974.-	✓
			180 t	Bezug von Zement die t zu 24.- RM	4.320.-	✓
			10 m ³	Liefern u. Verarbeiten von Hart holz für Schwellen u. Auflager- hölzer das m ³ zu 250.- RM	2.500.-	✓
			7.5 m ³	Liefern u. Verarbeiten von Tannenholz für Brückenbelag u. Absteifungen das m ³ zu 160.-	1.200.-	✓
			2 t	Liefern, Bearbeiten u. Einbauen von Stahl für Geländer und Trägerverbindungen die t zu 1.200.-	2.400.-	✓
			14 t	Beifuhr, Verlegen u. Zusammen- bauen von 4 Trägern IP 50 die t zu 150.-RM	2.100.-	✓
			150 m ²	Anstreichen der Träger u. des Geländers das m ² zu 2.-RM	300.-	✓
			25 t	Verladen des alten Ueberbaues die t zu 15.- RM	375.-	✓
			80	Tagewerke eines Bm-A. für Bau- aufsicht das Tagewerk zu 6.30 RM	504.-	✓
				Uebertrag	71.673.-	✓

IV

Reichsbahndirektion

Karlsruhe, 20. November 1941

48 Tb 16 Km (Ga) (Ns)

Auf Bericht

N=I/II/III

Nr. 10 XI 41

Betr: Aufzuführung des Güterverkehrs
Km 0,492 der Strecke St. Ludwig -
Weil (Rh)

Anlagen:

1 Kostenanschlag

1 Zuweisungsliste

Nr. 113

Ed 26 11,41 Marx

An das BA

Garb

Die 2. Fertigung des Kostenanschlages erhalten Sie ge-
geprüft zurück. Die erforderlichen Mittel ... 78.000.-RM

weisen wir Ihnen auf Betriebs-Vermögens-Rechnung Kap. 1

Tit ... 14 ... Ziff. 4 ... Baut. ... Nr. 42

Tit ... Ziff. ... RM mit beiliegender

Zuweisungsliste zu.

Außerdem ermächtigen wir Sie auf Kap 1 Tit 14 Ziff 2

Unterziff 1 c ... Tagewerke zu ... RM = ... RM zu

verbrauchen.

(dabei der Stk bereits verbucht)

die bereits auf Nr 10 zugewiesen 3000.- Stk
sind, auf Nr. 4.2. einzubuchen.

1.a) Tb 9 zur Aufnahme des Stganhages

2.) F 4 & F 4 zur Beigabe der Zuweisungsliste

3.) T. & Tb 16 zur Vormerkung

4.) z d A Km (Ga) (Ns)

Vorgemerkt O. Z. 71

Tb. 16

Sp. 14 XI

Bur	am:	begl.
Stanzlei	24.11.	11.41
Ram	24.11.	11.41
...

Handwritten notes on the left margin: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

Handwritten signatures and dates at the bottom: 14.11, 13/11, 14/11, 15/11

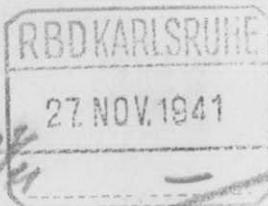
• Fabrik für Eisenbauten **Wilh. Luig** Komm.-Ges.

An die

Reichsbahndirektion

Karlsruhe

Lammstr. 19.



Fernruf: Vaihingen-Enz 446 und 447

Draht-Anschrift: Luig, Jllingenwürtt.

Bankverbindungen:

Kreissparkasse Vaihingen-Enz
Hauptzweigstelle Maulbronn
Volksbank Vaihingen-Enz

Postscheck-Konto: Stuttgart Nr. 8149

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Jllingen 26. Nov. 1941.
(Württemberg)

Betr.: Kanalbrücke bei St. Ludwig.

WL/B.

All unsere Bemühungen, geeignete Winden und Drahtseilkloben für die nächste Zeit beizubringen, haben sich zerschlagen, weshalb wir leider nicht in der Lage sind, die Arbeiten an der Kanalbrücke noch vor Weihnachten aufzunehmen.

Heil Hitler!

Fabrik für Eisenbauten
Wilhelm Luig K.-G.

48 Thom Thom (264) 7.28.11.41

J. J. Or.

Nr. 28.11

Wilh. Luig

48 Jbun Bda 4. 2. 12. 41

1) A. vom Weg Mitteilung der Bda Bda (Christ R Kraus vom 1-12-)
 wird folgenden Wahlen vorgeordnet nicht vgl. bsp. -
 vom 27. 11. 41 Weg vordringung der Aufstellung der Ober-
 brücken der Unterg. der Passler Kräfte sofort die Vorber-
 eitung treffen, um den Vorwurf der Abwehrkräfte
 vordringung. Dazu muss ^{die} für einen Aufstellungsplan, den
 für den Aufstellungskreis vorgeordnet ist, von dem Weg
 Klärungen von den für den Aufstellungsplan vorgeordnet
 vordringung. Mit der Aufstellung der Oberbrücken wird
 dem Weg vgl. 1941 vorgeordnet werden können.
 Es ist zu hoffen, dass die Arbeiten Anfang Januar 1942
 fertig werden, so dass die Straße St. Ludwig - Klärungen
 Ende Januar in Betrieb gesetzt werden können.
 Die vordringungswirtschaft vordringung Aufstellung der Ober-
 brücken der Unterg. der
 vordringungswirtschaft wird die für in der
 vordringungswirtschaft mit Weg vgl. vordringung.

2) J. P. A.

Neu 2. 12.

12 NOV 1941
 KARLSRUHE

[Handwritten signature]

Die vordringungswirtschaft vordringung Aufstellung der Ober-
 brücken der Unterg. der
 vordringungswirtschaft wird die für in der
 vordringungswirtschaft mit Weg vgl. vordringung.

48. 11. 41

An die

Deutsche Reichsbahn,
Reichsbahnbetriebsamt

B a s e l .

Hg/L

4

13. November 1941

Kraftwerk Kembs.
Eisenbahnbrücke im Zuge der Strecke
St.Ludwig - Hünigen.

Am Mittwoch, den 12. ds. Mts. fand in St.Ludwig eine Besprechung zwischen den Herren Dr. W o l f vom Ministerium für Bewaffnung und Munition, Obering. H e i n r i c h s von den Oberrheinischen Kraftwerken und Direktor H ö m b e r g von der Eisenbau Wyhlen A.G. statt.

Sollte?

Direktor Hömberg legte dar, daß die Eisenbau Wyhlen A.G. die Montage der Eisenbahnbrücke über den Hüniger Zweigkanal erst um die Jahreswende in Angriff nehmen kann. Bis dahin ist sie mit der Montage der Brücken über die Baslerstraße und die Brunnenstraße und anderer Brückenbauten beschäftigt. Zur gleichzeitigen Montage mehrerer Brücken fehlt aber Mannschaft und Gerät. Da die Montage der in Frage stehenden Brücke ca 4 Wochen dauern wird, kann der Verkehr hiernach erst am 1. Februar 1942 aufgenommen werden.

H. Reichert?

Dieser Termin erschien den Herren Dr. Wolf und Heinrichs nicht annehmbar. Sie werden deshalb bei der Reichsbahn vorstellig werden, damit für diese Montage eine weitere Stahlbaufirma herangezogen wird, die die Brücke spätestens bis zum 31.12.41 montieren kann. Da die Zufahrt per Eisenbahn erst zu diesem Termin bis zur Brücke möglich ist, sollen die Hauptträger der Hilfsbrücke von Mülhausen nach Hünigen auf der Landstraße transportiert werden.

Preskontr. bis 30.11 -

Mit Deutschem Gruß

Prüfung erst - 15.12 -

EISENBAU WYHLEN AKTIENGESELLSCHAFT

ev. 1. 12. Prüfung

RBD KARLSRUHE
15.NOV.1941

48

Du: Reichsbahndirektion Karlsruhe, Dezernat 48
Oberrheinische Kraftwerke, Mülhausen/Els.
Abt. Rüstungsausbau des Reichsministers für Bewaffnung und Munition, Außenstelle Straßburg.

An die

Abteilung Rüstungsausbau
des Reichsministers für
Bewaffnung und Munition,
Außenstelle Straßburg,

S t r a ß b u r g .

Waltherstadt 21

Dr. Ing. Wolf S6 4.11.41

Hg/L

4

6. November 1941

Zufahrtsgleis zum Kraftwerk Kembs
Strecke St. Ludwig - Weil/Rh.
A. 5661/62

Für die Brücke über den Hünninger Zweigkanal lagern im Güterbahnhof Mülhausen 2 Hauptträger, die je 25 m lang, 2 m hoch und 25 t schwer sind. Nach den bisherigen Besprechungen sollten diese Träger per Bahn zur Baustelle gefahren werden. Ein Landtransport so großer und schwerer Träger würde für uns umfangreiche Vorbereitungen bedingen, weshalb wir vorschlagen, daß die Reichsbahn diesen Transport von Mülhausen nach Hünningen mit ihren Spezial-Schwerlastwagen übernimmt.

Der schnellen Montage steht weiter der große Mangel an Arbeitskräften entgegen. Wir benötigen schon seit vielen Monaten 20 deutsche Facharbeiter (Schweißer, Maschinen- und Bauschlosser, Schmiede usw.) sowie 20 französische Kriegsgefangene als Hilfskräfte, damit wir eine entsprechende Anzahl Fachkräfte für unsere Montagen freimachen können.

Der Herr Minister für Bewaffnung und Munition hat sich wegen anderer bei uns vorliegender ganz dringender Aufträge schon häufig bemüht, beim Landesarbeitsamt Stuttgart und beim Arbeitsamt Lörrach Zuweisung von Arbeitskräften und Kriegsgefangenen für uns zu erreichen, ohne bisher irgendwelchen Erfolg zu erzielen. Sollte es Ihnen gelingen, hierin eine Wendung herbeizuführen, so wäre das Haupthindernis einer schnellen Montage behoben.

Zu einer Besprechung in St. Ludwig bzw. Hünningen steht Ihnen unser Herr Direktor Hömberg in der Zeit vom Dienstag bis Donnerstag nächster Woche zur Verfügung. Wir schlagen jedoch vor, die Besprechung erst am Dienstag, den 18. ds. Mts. stattfinden zu lassen, einmal, weil Ihre Schritte bezüglich des Schwerlastwagens und der Arbeitskräfte zweifellos einige Tage gebrauchen, und weiter, weil wir gegen den 15. ds. Mts. die Montage der ersten Brücke in St. Ludwig bereits beginnen, sodaß Sie sich am 18. Nov. schon vom Arbeitsfortschritt überzeugen können.

./...

Wyhlen, den 6. November 1941

2. Blatt an die Abteilung Rüstungsausbau des Reichsministers
für Bewaffnung und Munition, Außenstelle Straßburg.

Wir erwarten also noch Ihre Nachricht, wann die Besprechung
stattfinden soll.

Mit Deutschem Gruß
EISENBAU WYHLEN AKTIENGESELLSCHAFT

[Handwritten signature] *[Handwritten signature]*

Th 8
Kr. 7.11

RBD KARLSRUHE
-7. NOV. 1941
- 48

Du: Reichsbahnbetriebsamt Basel,
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Dreifache Briefkopf
Briefkopf des Herrn Kretschmer
48. Fb. 25 Form 3a (Ela)

Kretschmer, Frau G. August 1941

Zelt. Nachprüfung der Lohnveränderung im Nr. 0.492
des Herren H. Ludwig - Weil (Klein)

ab 11 12.41 M.H.F.

Am 20. Dez. 1941

Anlage 1 Prüfung (5 Taf)

~~zur Prüfung für den Obersten u. den~~
Zurzeit verhalten Sie die Geduldsprüfung der obengenannten
Lohnveränderung nicht in der Prüfung. Ich bin kein Lohnveränderung
in der Prüfung gegeben, ~~weil die Prüfung nicht mit der~~
Holländerregierung eine neue Prüfung befristete Prüfung
zurückzugeben.

48
76.20
76.25
ab 15/11
abt.

2. zu den Akten

3. d. d. vom 15. Januar 1942 wegen Holländerregierung

Nr. 6.12

A u s z u g

aus der Niederschrift über die Geschäftsprüfung
beim Reichsbahn-Betriebsamt Basel
am 11. Juni 1941

Ziffer 4

Es besteht ein dringendes Interesse an der Inbetriebnahme der Strecke Waldighofen - St.Ludwig. Bis jetzt ist nur die Teilstrecke St.Ludwig - Untermichelbach für Übergabe landwirtschaftlicher Güter in Betrieb. Der wichtigste Verkehrspunkt ist aber Obermichelbach, weil hier und in der unmittelbaren Nähe große Dörfer liegen, die für die landwirtschaftliche Produktion von wesentlicher Bedeutung sind. Der Personenverkehr wird mit Reichsbahnomnibussen seit 19.5.41 auf der ganzen Strecken St.Ludwig - Waldighofen bedient. Diese eingerichteten Fahrten reichen aber nicht aus, weitere wären notwendig. Wegen der Treibstofflage kann außerdem nicht mit Sicherheit damit gerechnet werden, daß diese Art der Verkehrsbedien-
ung auf die Dauer aufrecht erhalten werden kann. Auch aus diesem Grunde ist die baldige Eröffnung des Schienenbetriebs erforderlich, zumal viele Arbeiter aus diesen Gegenden zu Fabriken in St Ludwig fahren müssen und bei günstigen Verkehrsmöglichkeiten noch mehr Arbeiter herangezogen werden können. Auch die Reichsbahn beschäftigt solche Arbeiter in der Bahnunterhaltung und im Bahnhof St.Ludwig.

Für die Inbetriebnahme der Strecke von St.Ludwig bis Obermichelbach müßte die Brücke bei km 13,039 mit provisorischem Eisenbau wiederhergestellt werden. Die Bauausführung würde einschließlich der Widerlager etwa 6 Wochen in Anspruch nehmen.

Für die Fortsetzung der Betriebsführung ab Obermichelbach bis Müspach bietet die zerstörte Straßenunterführung ^{bei} km 10,417 deshalb keine besonderen Schwierigkeiten, weil die beschädigten Widerlager bis zum endgültigen Aufbau mit einem Hilfstragwerk provisorisch überbrückt werden könnten, was in kürzester Zeit auszuführen ist und die Betriebsführung sicherstellt. Die Zerstörung der Straßenüberführung bei km 8,254 hindert nicht, wenn die auf den Gleisanlagen noch liegenden Trümmer beseitigt werden. Diese Arbeit ist schon eingeleitet.

Zwischen Müspach und Steinsulz sind keine Beschädigungen; Steinsulz ist jedoch nur Haltepunkt ohne Weichen. Auf der weiteren Strecke bis Waldighofen liegt aber bei km 0,747 eine zerstörte Brücke, deren Wiederherstellung erhebliche Schwierigkeiten bereitet, zumal die Straßenverwaltung eine andere Linienführung erstrebt. Es wird also wohl für die nächste Zeit nichts anderes übrig bleiben, als die Inbetriebnahme in Müspach vorläufig endigen zu lassen.

RBD KARLSRUHE
19. JUN. 1941

48.14

48

Pr A 5 Oppba

Herrn Dez 48

Ich ersuche um beschleunigte Behandlung im Benehmen mit der Betriebs-
abteilung unter meiner Mitwirkung.

Die Betriebsabteilung hat Abschrift dieses Auszugs erhalten.

Karlsruhe, den 18. Juni 1941

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Der Präsident.

Th. 8. 2. 11
K. 30. 8

1219
6

Lyron Pz

Legg

30/8.41

Mit freundlichen Grüßen von Frau
Lutz ist den Kassenapparat über die Aufwände für
den Betriebsaufwand bei den 13,039 i. 10,416
400. Bei der Arbeit ist mit dem Vorhanden des ungenutzten
Mitarbeiter zusammen, bei der gearbeitet ist die
Beförderung der letzten Mitarbeiter im Bereich;
bei den 8,254 für die Förderung der Betriebs-
aufwand. Bei den 10,416 für die Förderung
Mittel der Arbeit bei Förderung der Mitarbeiter. Die
Arbeit ist notwendig für die Förderung der Mitarbeiter
Mittel der Arbeit für die Förderung der Mitarbeiter
Arbeit der Mitarbeiter für die Förderung der Mitarbeiter.

Die Mitteilung der Fr. Betel (R. Wans) wird
der Arbeit bis Obermichelbach vorerst bis
früher November, bis Mümpach bis etwa 20. Dez.
d. J. möglich werden können. Derzeitige
Arbeit der Mitarbeiter für die Förderung der Mitarbeiter
Arbeit der Mitarbeiter für die Förderung der Mitarbeiter
Arbeit der Mitarbeiter für die Förderung der Mitarbeiter.

K. 9. 10.

Berlin W 8, den 25. Juni 1941

11 Vkkp 148

An die
Reichsbahndirektionen
Karlsruhe und Saarbrücken

- je besonders -

Betr.
Einschränkung des Reichsbahn-Kraftomnibusverkehrs

Mit Rücksicht auf die erhebliche Kürzung der Kraftstoffkontingente müssen weitere Einschränkungen des Reichsbahn-Kraftomnibusverkehrs durchgeführt und bei Einrichtung neuer Kraftfahrlinien und Schienenersatzverkehre besonders strenge Anforderungen gestellt werden. Wir ziehen deshalb die 1940 erteilte Ermächtigung, Linienverkehre im Elsaß, in Lothringen und Luxemburg ohne unsere Genehmigung einrichten zu dürfen, zurück und ersuchen, künftig nach den für das Altreich geltenden Bestimmungen zu verfahren. Für Kraftomnibuslinien, die nach Wiederaufnahme des Schienenverkehrs beibehalten worden sind oder künftig aufrechterhalten werden sollen (Saarbrücken - Remelach, Saargemünd - Settingen und Apach - Hayingen) ist das Verkehrsbedürfnis zu begründen und unsere Genehmigung nachträglich einzuholen. Hierbei ist auch zu prüfen, ob die auf den übrigen Reichsbahn-Kraftomnibuslinien geltenden Beförderungsbedingungen und Fahrpreise eingeführt werden können.

Ferner ersuchen wir, künftig in den auf die Verfügung vom 7. März 1941 - 11 Vkkp 144 - zu erstattenden Berichten zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- a) Welche Schienenersatzverkehre müssen im Monatsbericht noch aufrechterhalten werden und wieviel Wagenkm werden voraussichtlich auf den einzelnen Linien erforderlich?
- b) Werden noch Kraftomnibusfahrten in Verbindungen durchgeführt, für die der Schienenverkehr bereits wieder aufgenommen wurde, aus welchen Gründen und wieviel Wagenkm sind hierfür erforderlich?

c) Kann in nächster Zeit mit der Übernahme von Ersatzverkehren auf die Schiene gerechnet werden? Wieviel Wagenkm und Kraftstoffe werden hierdurch eingespart?

gez Unterschrift.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
Der Präsident
Pr A 5 Oppba

Karlsruhe, den 26.6.1941

Abschrift Herrn Dez 48

zur gefl Kenntnis.

Jch ersuche, bei der Bearbeitung der Jnbetriebnahme der Strecke Waldighofen - St Ludwig (Geschäftsprüfung RBA Basel vom 11.6.1941) auch die Verkehrsabteilung zu beteiligen. Jch habe den Herren Abt L III und Dez 6 Abschrift der Prüfungsbemerkung der Geschäftsprüfung RBA Basel nachträglich zugehen lassen.

484
Mr. 20.6
Th 8
Mr. 30.8
Fr. 7.
§. 30/8.41

F. J. J. J.

Kege

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Basel

H. Rof Paizer

Präsidentenbüro RBL

31. Okt. 1941

Karlswitz
gem. zust. abgefragt.

Yost Kur

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts Basel

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamts
II/Vkk/3

Basel, den 11.6.1941

An
Reichsbahndirektion
K a r l s r u h e

Betr.: Eisenbahn-Ersatzverkehr im Elsaß

Wie bereits in meinem Bericht I/Vk/3 vom 23.4.41 angenommen wurde, war mit einer Vermehrung der Kraftwagen zur Bewältigung des Berufsverkehrs Waldighofen-St. Ludwig in Bälde zu rechnen. Z.Z. werden täglich etwa 75 Arbeiter befördert. Dies geschieht mit zwei Wagen, 28 und 24 Personen fassend, mit denen morgens und abends je 3 Fahrten ausgeführt werden dürfen.

Morgens befahren zunächst beide Wagen mit Vollbesetzung die Strecke Waldighofen-St. Ludwig. Sodann kehrt ein Wagen bis Obermüspach-Volkensberg zurück, um den Rest der Fahrgäste abzuholen. Abends fährt zunächst ein Wagen bis Waldighofen, der zweite nur bis Obermüspach, dann kehrt er nach St.Ludwig zurück, um bis Waldighofen die Reisenden aufzunehmen.

Da nun die Zahl der zugehenden Arbeiter mit jeder Woche wächst, kann an deren Beförderung, um nicht zu viele Wagen und Personal in Anspruch nehmen zu müssen, nur eine Vermehrung der Fahrten in Betracht kommen. In diesem Fall müßten aber für einen großen Teil der Arbeiter die ersten Hinfahrten viel zu früh und die Rückfahrten zu spät verkehren. Dies ist jetzt schon teilweise der Fall, wenn die letzte Fahrt noch rechtzeitig für den Arbeitsbeginn eintreffen soll.

Ich möchte daher vorschlagen, die bis jetzt fahrbare Strecke St.Ludwig-Niedermichelbach zu benützen und erst ab und bis Niedermichelbach den Kraftwagen laufen zu lassen. Sodann sollte baldmöglichst der übrige Schienenweg wenigstens bis Obermüspach-Volkensberg ggf nur mit Behelfsbrücken - fahrbar gemacht werden, da mit der Zunahme des Arbeiterverkehrs neue Schwierigkeiten für eine geordnete Beförderung entstehen werden. Die Aufnahmegebäude selbst sind instand gebracht und mit Agenten besetzt, die bezahlt werden.

Zun RBA Basel
mit dem Ersuchen um Stellungnahme des Schienenweges.
Die Benützung des Schienenweges hätte noch den Vorteil, daß die jetzigen Sonderfahrten zur Überführung der Wagen nach Blotzheim und Niedermichelbach entbehrlich würden. Auch würde für die Umwohner der Strecke, die bis jetzt wegen Platzmangel nicht zur Mitfahrt zugelassen werden konnten, eine Fahrgelegenheit geschaffen werden.

gez Neumann

Befehle

Verkehr des Reichsbahn-Betriebsamts Bam

Der Verkehr auf der Strecke Waldighofen - St. Ludwig wurde von den Franzosen in der letzten Zeit vor der Stilllegung im vereinfachten Nebenbahnbetrieb durchgeführt. Unter Voraussetzung dieser Betriebsart - die Entwürfe und Voranschläge für die Instandsetzung der beschädigten Sicherungsanlagen werden z.Zt. von der Firma Els. Maschinen A.G. in Mülhausen bearbeitet - könnte der Betrieb schon jetzt zwischen den Bfen St. Ludwig und Niedermichelbach aufgenommen werden. Übergabezüge verkehren auf dieser Teilstrecke bereits. Zwischen den Bfen Nieder- & Obermichelbach liegt die zerstörte Straßenunterführung in km 13,039 . Da seitens der Straßenbauverwaltung keine Änderungen bezüglich dieses Bauwerks gemacht werden, könnten die Widerlager nach der mit meinem Bericht Nr. I/Jb (Els) vom 18. April 1941 vorgelegten Zeichnung des früheren Bauwerks aufgeführt und ein Behelfseisenwerk (T-Träger mit Holzschwellen) eingebaut werden. Nach Beendigung dieser Arbeit könnte der Betrieb bis Bf Obermichelbach aufgenommen werden. Zwischen den Bfen Obermichelbach und Obermüspach - Volkensberg liegt die gesprengte Unterführung in km 10,416 . Dieses Bauwerk hatte eine l.W. von 5,00 m und soll auf 9,00 m l.W. vergrößert werden. Die Verhandlungen über diese Änderung sind noch nicht abgeschlossen. Die Betonwiderlager sind beschädigt. Es könnte aber über die Öffnung zunächst ein Hilfst tragwerk eingebaut werden, sodaß die Unterführung befahren werden kann. In km 8,254 war eine Eisenbetonüberführung vorhanden, die vollständig zersprengt ist. Die gesprengte Überführung liegt auf dem Bahnkörper. Die Zerkleinerung und Beseitigung der Massen wurde bereits eingeleitet. Unmittelbar neben dem zerstörten Bauwerk wurde eine Behelfsbrücke (Holz) errichtet. Nach Vornahme der genannten Arbeiten in km 10,416 und 8,254 könnte dann der Betrieb bis Bf Müspach erfolgen, da zwischen Obermüspach - Volkensberg und Müspach keine Schäden an Bauwerken vorhanden sind. Zwischen Müspach und dem Haltepunkt Steinsulz liegen zwar keine zerstörten Bauwerke. Steinsulz hat aber nur ein Gleis. Auf der Teilstrecke Steinsulz - Waldighofen befindet sich die zerstörte Straßenunterführung in km 0,747 mit früher 21,60 m l.W.

~~Nachricht der R B D Stuttgart~~

~~Nachricht dem Herrn Abt L V, den Herrn Dez 1, 36 Bbv, 48, 49 u
50 sowie 48H, dem Pa, Tb u Th und A 1.~~

gez Dr Roser



Beglaubigt:

~~*[Handwritten signature]*~~

Herrn Dez 48

Der Verfügungsentwurf an das BA Basel wurde für die Sicherungs-
anlagen entsprechend ergänzt. *Ich bitte Abkehr der Verfügung für
meine Dez. anzusehen*

Dez 39

[Handwritten signature]
984/12

[Handwritten signature]

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
48 Jbm Ba (Els)

Karlsruhe, den 9. November 41

Betr: Eröffnung des Eisenbahnbetriebs
auf der Strecke St Ludwig -
Waldighofen

9/12
B 12 Linie
1. Göpflo
a b/10:12 Göpflo
An das BA Basel

- Auf den Beibericht zum Bericht des VA Basel II/Vkk/3 vom
11.6.41 -

Nachdem die Arbeiten an den beiden Unterführungen bei km
13,039 und 10,416 in Gang gekommen sind, wird sich der Zeit-
punkt für ihre betriebsfertige Wiederherstellung einigerma-
ßen zuverlässig abschätzen lassen. Wir ersuchen Sie daher,
bis zum ~~20. November~~ ^{20. Dezember} zu berichten, wann voraussichtlich die
Strecke St Ludwig - Obermichelbach in Betrieb genommen, und
wann der Betrieb auf die Strecke bis Müspach oder Steinsulz
ausgedehnt werden kann. Dabei ist anzugeben, welche Arbeiten
hierzu außer den obengenannten noch nötig sind.

*Die Angaben über die für die Strecke im Bereich von ...
betriebsfertig erfüllt das nungeplante Altkarlsruher*
Bei der Ortsbesichtigung am 16.10.41 sprachen Sie ^{da} von, ~~der~~
~~Möglichkeit~~, durch Herstellung eines weiteren Gleises im Bf
Steinsulz mit geringem Aufwand die Durchführung des Betriebs
bis zu diesem Bf zu ermöglichen. *Wir würden Sie bitten,
sich für die Ausführung der Arbeiten in absehbarer Zeit nicht
zu rechnen ist, sind die Sicherungsanlagen für die Inbetrieb-*
ni. Köpfergruppe vorzulegen.

Nach Ihrem Bericht Nr I/Ssb vom 29.9.1941 mußten die Entwür-
fe für die Sicherungsanlagen der Strecke an die Els Masch AG
in Mülhausen zur Umarbeitung zurückgegeben werden, weil sie
nicht brauchbar waren. Da hiernach mit der Entwurfsbearbeitung
oder gar der Ausführung der Arbeiten in absehbarer Zeit nicht
zu rechnen ist, sind die Sicherungsanlagen für die Inbetrieb-
nahme der Strecke behelfsweise einzurichten.

Bei der vorgesehenen Geschwindigkeit von 40 km/h genügt für
den Betrieb der Strecke St Ludwig - Obermichelbach der Ver-
schluß der Fahrstraßen- und Schutzweichen mit Schlüssel am
Brett. Diese Arbeiten sind sofort aufzunehmen, und die notwen-
digen

Schlösser über das Ts bei der Bm 1 Bruchsal anzufordern.
 Für die weitere Ausdehnung des Betriebs bis Steinsulz soll
 in Obermichelbach gekreuzt werden. Hierfür sind einfl. Ein-
 fahrtsignale ohne Weichenabhängigkeit aufzustellen. Außerdem sind
 die äußersten Weichen, die zu Kreuzungen nötig sind, fern zu
 bedienen, weil auf dem Bf wohl ^{meistens} nur ein Bediensteter anwesend ist.
 Das erforderliche Material für diese Einrichtungen einschl der
 Signale ist ebenfalls über das Ts bei der Bm 1 Bruchsal auszu-
 fordern.

Falls die Fernbedienung der Weichen in Obermichelbach Schwierig-
 keiten in der Beschaffung der Materialien und durch den Einbau
 bereitet, ist damit zu warten, bis die Els Masch AG in Mülhausen
 die Arbeiten ausführen kann. Diese Arbeiten sind dann bei der Fa
 als vordringlich anzumahnen. Im übrigen gelten für die Sicherungsan-
 lagen die Verf 39 Ts 9 Ssb/Wei-Wa vom 28.4. und 14.10.1941.

24.10.42 GÖTTLICH

2) Kopie des Abtr. d. Aktenvermerks
 zum Anschluss an Gl 1 und
 Abtr. von Gl 1 für Zug 39.

3) W.V. 15.1.42, 15/11
 1/10

Rp 2 9/12
 9/11

Zgl für 48
 8/12

vgl. 10/12

Aktenvermerk !

Die Strecke St Ludwig - Waldighofen wurde von der SNCF als Nebenbahn mit vereinfachtem Betrieb und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h betrieben. Als Bf (Zugmeldestellen) waren die beiden Endbahnhöfe St Ludwig und Waldighofen und der Zwischenbahnhof Obermichelbach=Attenschweiler vorgesehen. Die übrigen Betriebstellen der Strecke waren betrieblich ausgeschaltet und mit Agenten besetzt. Nach dem Sommerfahrplan 1938 der SNCF verkehrten an W in Richtung St Ludwig - Waldighofen ~~11~~⁴ Reisezüge und in der Gegenrichtung 3 Reisezüge, die teilweise auch für die Güterbeförderung freigegeben waren. Reine Güterzüge verkehrten auf der Strecke nicht. Im Ganzen war nur eine Kreuzung zwischen den P 2838 und 2839 in Obermichelbach=Attenschweiler vorgesehen. Während der übrigen Zeit verkehrte auf der Strecke nur eine Zugausrüstung. Die stärkste auf der Strecke vorhandene Neigung (Niedermichelbach=Müspach beträgt 25 ‰ = 1/40.

Nach dem letzten Bericht des RBA Basel vom 30.10.41 kann mit der Fertigstellung der Brücken bis zu folgenden Zeitpunkten gerechnet werden:

- 1) Brücke bei km 13.039 zwischen Niedermichelbach und Obermichelbach Mitte oder Ende Dezember,
- 2) Brücke bei km 10.417 zwischen Obermichelbach und Obermüspach=Volkensberg Mitte oder Ende Januar,
- 3) Brücke bei km 0.747 zwischen Steinsulz und Waldighofen noch unbestimmt.

Die Trümmer der bei km 8.254 zerstörten Straßenüberführung sind weggeräumt und bieten für die Inbetriebnahme der Strecke kein Hindernis mehr.

Nach Verf RBD K 31 B 12 Bau vom 25.11.40 soll auf den Bahnen im Elsaß der vereinfachte Nebenbahnbetrieb nicht mehr eingeführt werden. Für die Strecke St Ludwig - Waldighofen kommt deshalb nur der normale Nebenbahnbetrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, wie er im Abschnitt 21 zum AzEV für die Bahnen im Elsaß bereits vorgesehen ist, in Frage. Bei Wiederinbetriebnahme der ganzen Strecke St Ludwig - Waldighofen sollen wie bei der SNCF die beiden Endbfe St Ludwig und Waldighofen und der Zwischenbahnhof Obermichelbach=A als Bf und Zugmeldestellen eingerichtet werden. Die übrigen Betriebstellen der Strecke können betrieblich ausgeschaltet und mit

Ausnahme von Blotzheim=Neuweg und Steinsulz als Hst (Anschl) betrieben werden. Die beiden betzten Betriebstellen sind als Hp vorzusehen. Mit dieser Organisation dürfte die Strecke dem zu erwartenden Verkehr, der wahrscheinlich nicht bedeutend stärker werden wird als vor dem Kriege, jederzeit gewachsen sein, es sei denn, daß aus bestimmten Gründen (Bbv) größere Anforderungen an die Strecke gestellt werden müssen.

Für den Betrieb auf den Teilstrecken St Ludwig - Obermichelbach=A und St Ludwig - Müspach oder Steinsulz wird folgende Regelung vorgeschlagen:

1) Teilbetrieb St Ludwig - Obermichelbach=A.

Die Betriebstelle Obermichelbach ist als Bahnhof (Zugmeldestelle) einzurichten. Die bisherige Zugmeldestelle Niedermichelbach kann betrieblich wieder ausgeschaltet und wie Blotzheim als Hst (Anschl) betrieben werden. Blotzheim=Neuweg bleibt wie bisher Hp.

2) Teilbetrieb St Ludwig - Müspach oder Steinsulz.

In Müspach sind die erforderlichen Anlagen zum Wenden der Züge vorhanden. Dagegen fehlen in Steinsulz ^{solche} ~~deutsche~~ Anlagen.

Wenn die Betriebstelle Müspach, die von dem Bf Waldighofen 4,8 km entfernt liegt, ~~XXX~~ vorübergehend als Endbahnhof eingerichtet wird, muß wahrscheinlich wieder eine Autobusverbindung zwischen Müspach und Waldighofen eingerichtet werden. Hp Steinsulz ist aber von dem Bf und Ort Waldighofen nur 1.2 km entfernt. Bei der geringen Entfernung zwischen diesen beiden Punkten dürfte sich hier eine Schienenersatzverbindung mit Autobussen erübrigen. Die in Waldighofen bisher noch erreichten Anschlüsse von und an die Züge der Strecke Altkirch - Pfirt gingen in diesem Falle aber verloren. Die Übergangsverkehr zwischen den beiden Strecken ist unbedeutend. In Steinsulz wäre dann ein Gleis zum Umsetzen der Lok notwendig. Dieses Gleis muß so lang sein, daß die auf der Strecke verkehrenden Ausrüstungen während des Umsetzens der Lok auf dem Hauptgleis abgestellt werden können. Eine Leichterung der Züge auf einem Unterwegsbf der Strecke St Ludwig - Müspach kann wegen der kurzen Übergänge von dem einen auf den anderen Zug nicht in Frage kommen. Für die Wahl des einen oder anderen Vorschlages werden die aufzuwendenden Kosten ausschlaggebend sein.

Solange der durchgehende Betrieb auf der Strecke St Ludwig - Waldighofen noch nicht aufgenommen ist, wird eine Ausrüstung zur Bewältigung des Verkehrs ausreichen. Auf der Strecke Obermichelbach - Müspach

oder Steinsulz kann deshalb von dem Zugmeldeverfahren abgesehen (§ 19 Ziff 2 FV) und die an der Strecke gelegenen Betriebsstellen als Hst eingerichtet werden.

*Der Inbetriebnahme der Feilstricke Obermieselfeldung - Reinfeldung müssen die
graischen Reinfeldung mit Wirkung auf der freien Strecke zum Abstellen von*

*Personenwagenzugmaschinen eingebauten Str.
Betriebsstellen für entfallen.*

Dez 32

R

Zürich Garon Pr

Willy Geron
Ch. 5

des G.
16/12

vorgelugt, durch meine Abwesenheit in
München bei der Zeit d. 9. 12. 41 leider unter-
blieben.

Ku. 15/12

G. 16
12

Höchstreitstage im Monat *)

Abteilung I

Dez 1	2 Tage
Dez 10	4 "
Dez 11	3 "
Dez 12	6 "
Hilfsarb 12 H |	3 "
" 13 H |	3 "
Dez 13	6 "
Dez 14	3 "

Abteilung II

Dez 2	4 Tage
Dez 3	2 "
Hilfsarb 3 H	— "
Dez 4	2 "
Dez 5	5 "
Dez 7	8 "
Hilfsarb 7 H	4 "
Dez 8	6 "
Dez 8 A	2 "
Dez 9	9 "

Abteilung III

Dez 30 Bbo	6 Tage
Hilfsarb Bbo H	— "
" 30 H |	— "
" 33 H |	— "
Dez 31/35	8 "
Dez 33	12 "
Dez 34	6 "
Dez 36	5 "
Dez 39	7 "
Dez 40	4 "

Abteilung IV

Dez 41	4 Tage
Hilfsarb 41 H	— "
Dez 42	6 "
Dez 43	6 "
Hilfsarb 43 H	— "
Dez 47	8 "
Hilfsarb 47 H	2 "
Dez 48	4 "
Hilfsarb 48 H	— "
Dez 49	5 "
Dez 49 A	4 "
Hilfsarb 49 H	— "
Dez 51	6 "

Abteilung V

Dez 21	9 Tage
Hilfsarb 21 H 1	— "
" 21 H 2	6 "
Dez 22	4 "
Hilfsarb 22 H	— "
Dez 24	3 "
Dez 25	7 "
Hilfsarb 25 H 1	4 "
" 25 H 2	— "

*) Als Reisetage gelten ohne Rücksicht auf die Dauer der dienstlichen Abwesenheit alle Kalendertage, für die Tagegelde oder Übernachtungsgelder zu Lasten der Reichsbahn gezahlt werden, also nicht Reisetage, für die keine Kosten entstehen oder deren Kosten entstehen oder deren Kosten unmittelbar von Dritten angefordert werden.

Nr. I/Jb (Els)

Basel, den 4. Dezember 1941

An

RBD Karlsruhe



Betr. Straßenunterführung bei km 10,416
der Strecke Waldighofen - St. Ludwig.

Auf Verfg. 48 Tb 8 Jbm Ba (Els) vom 5. XI. 1941.

Anlagen: 1 Kostenanschlag doppelt.

Jch bitte um Genehmigung des angeschlossenen Kostenanschlages und um Zuweisung der Wirtschaftsmittel. Die Firma Lutz & Kinkel in Mülhausen - Dornach hat bereits die zerstörten Widerlager und Flügel beseitigt und den größten Teil der Aushubarbeiten ausgeführt.

Maus

Bauvorhaben	Verrechnungsstelle:		
	Kapitel	Titel	Abchn
	der Vermögensrechnung		

Verteilung

der anschlagsmäßigen Ausgaben bei den einzelnen Bautiteln
auf die Sachgebiete

1	2	3	4			7		8
			Von dem Betrage in Spalte 3 entfallen auf			Die Erneuerung Sp 4/5 beträgt% (auf volle Zahl gerundet) von dem Betrag in Sp 3		
Bau- titel	Gegenstand	Betrag des Bautitels <i>R.M.</i>	Erb <i>R.M.</i>	Erbgau <i>R.M.</i>	Nab <i>R.M.</i>	Erb	Erbgau	
I	Grunderwerb							
II	Bahnkörper (und Nebenanlagen)							
III	Einfriedigungen der freien Strecken							
IV	Wegeübergänge	72.000	72.000					
V	Durchlässe und Brücken							
VI	Tunnel und Untergrundbahnen							
VII	Oberbau und Sicherungsanlagen							
VIIa	Elektrische Zugförderung							
VIII	Fernmeldeanlagen							
IX	Bahnhöfe und Haltepunkte							
X	Werkstattsanlagen							
XI	Außergewöhnliche Anlagen und sonstige Aufwendungen							
XIII	Insgemein							
XIV ^a	Frachten							
	zusf	72.000	72.000					

Bau- titel	Stiff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen <i>R.M.</i>	ganzen <i>R.M.</i>
IV	2	1		Betriebsrechnung Kap. 1. Tit. 14 Ziff. 4 - Uziff. 1		
				Wegeübergänge (erwähl. der Unter- u. überführungen) Bauwerke		
				Leistung der Firma Sulz & Kinkel in Müllhausen - Dorbach nach ihrem angeschlossenen Ange- bot vom 27. 11. 41	55.161,50	
			180 ^T	Bezug von Zement die t zu 24-	4.320-	
			10 m ³	Liefern u. Verarbeiten von Hart- holz für Schwellen u. Auf- lager		
				das m ³ zu 220-	2.200-	
			7 m ³	Liefern u. Verarbeiten von Tau- nenholz für Belag u. Abstei- fungen		
				das m ³ zu 160-	1.120-	
			2 ^t	Liefern, Verarbeiten u. Einbauen von Stahl für Geländer		
				die t zu 300-	1.600-	
			30 ^T	Beifügen, Verlegen u. Zusammen- bauen von I Trägern		
				die t zu 100-	3.000-	
				Für Uuvorhangescheins u. zur Abrundung	4.598,40	
				zusammen:	72.000,00	
				Baut. IV - 2 - 1		
				Betriebsrechnung Kap. 1. Tit. 14 Ziff. 4 - Uziff. 1		
				festgestellt:		

I. Kurrer
TR 05

Bau- titel	Siff	Uziff	Anzahl	Gegenstand (Abschnitt, Bezeichnung, Einheitspreis)	Geldbetrag im	
					einzelnen R.M.	ganzen R.M.
				<p style="text-align: center;">Geprüft Karlsruhe, den <u>11. Dez.</u> 19<u>41</u> Reichsbahndirektion <u>48 1116 Km Ga (1/2)</u></p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;"><i>Kriehel</i></p>		

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe
Reichsbahn-betriebsamt Basel Ausbesserungswerk
Bahnhof-Strecke Waldighofen - St. Ludwig

1. Fertigung

Kostenanschlag

über die Wiederherstellung der endgültigen Widerlage-
und eines behelfsmäßigen Überbaues der Umlaufbahn bei Km 10,410

Bei Bahnbauten, Vermehrung der Streckengleise und
Elektrifizierung von Strecken

Baulänge in km
Baukosten für 1 km R.M.

Abgekürzte
Bezeichnung Umlaufbahn in Km 10,410 Strecke Waldighofen - St. Ludwig

Verrechnungsstelle
Kapitel 1 Titel 14 ^{Ziffer} 4 U-Ziff 1
Nr 47 der Betriebs- Vermögensrechnung Baut IV 2 1

Gesamtausgaben 72.000 R.M.

Von den Gesamtausgaben ent- fallen auf die Sachgebiete:	Urb Erb	Urbgau Erbgau	Ueb Uab
	<u>72.000 R.M.</u>	..... R.M.	..... R.M.
	<u>100 %</u> % %

Von den Gesamtausgaben werden
aus Einnahmen gedeckt durch

Baukostenzuschüsse Dritter	..... R.M.
Sonstige Einnahmen	..... R.M.
Baudarlehen Dritter	..... R.M.
Zusammen	..... R.M.

Basel, den 4. November 1941
Deutsche Reichsbahn
Vorstand Reichsbahndirektionsamts

Genehmigt in Höhe von R.M.
Berlin, den 19.....

Deutsche Reichsbahn
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

Genehmigt in Höhe von R.M. mit Ver-
fügung der Deutschen Reichsbahn Eisenbahnabteilungen
des Reichsverkehrsministeriums

vom 19.....
den 19.....
Reichsbahndirektion

O. Z.	Bezeichnung der Arbeit	Arbeits= menge	Einzel= preis		Geldbetrag	
			RM	Rpf	RM	Rpf
7	<u>Erdaushub für Baugruben u. Fundamente.</u> Vorschriftsmässiges Ausheben der Baugruben für die Herstellung der Fundamente mit senkrechten Wandungen (Zuschlag für Arbeitsraum 0,60 m) ohne Rücksicht auf die Bodenart, einschl. Verschalung, Verspriessung, seitliches Lagern der Aushubmassen, sattes Hinterfüllen der Mauern, Stellen sämtlicher Geräte, Einebnen und Einböschchen der überschüssigen Erdmassen, Einebnen der an die Baustelle angrenzenden Wege, Stellen von Absperrvorrichtungen für den Strassenverkehr einschl. Beleuchtung, samt allen Nebenleistungen. Der oben erwähnte Zuschlag von 0,60 m kommt in Wegfall an den Stellen, wo das neue Fundament an Reste des bestehenden Fundamentes anbetoniert werden. etwa Einzelpreis in Worten : dreizehn Mark	1250 m3	13.--		16.250	--
8	<u>Abtragen von Betonmauerwerk durch Sprengung, Zerkleinern der Betonmassen durch Hand, seitliches Lagern, Stellen der Geräte, der Sprengstoffe mit Zubehör, samt allen Nebenleistungen</u> etwa Einzelpreis in Worten : Einundvierzig Mark fünfzig Pfennig	240 m3	41. 50		9.960	--
9	<u>Herstellen u. Einbringen von Stampfbeton für die bewehrten Fundamente, Mindestzementmenge 150 kg in 1 m3 fertigem Beton (Wb 28 = 150 kg/cm2). Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme von Zement, Stellen einer sauberen Schalung samt allen Nebenleistungen</u> etwa Einzelpreis in Worten : Siebenundzwanzig M.	220 m3	27. --		5.940	--
10	<u>Herstellen, Einbringen von Stampfbeton für das aufgehende Mauerwerk, Mindestzementmenge 180 kg in 1 m3 fertigem Beton (Wb28 = 180kg/cm2) Stellen einer gehobelten Schalung (mit Nut u. Feder) an den Sichtflächen und einer sauberen wägerechten Schalung an den übrigen Flächen, Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme von Zement, samt allen Nebenleistungen</u> etwa Einzelpreis in Worten: Neunundzwanzig RM	250 m3	29. --		7.250	--
					39.400	--

O. Z.	Bezeichnung der Arbeit	Arbeits= menge	Einzel= preis		Geldbetrag	
			RM	Rpf	RM	Rpf
11	<u>Zuschlag auf OZ. 9 u. 10 wenn die Mischungen von Hand gefertigt werden</u> etwa E. i. W. drei Mark	470 m3	3 --		1.410	--
12	<u>Herstellen und Einbringen von Eisenbeton für die Auflagerbänke, Mindestzementmenge 300 kg in 1 m3 fertigem Beton (Wb28 = 300 kg/cm2) Stellen einer gehobelten Schalung wie unter OZ 10, Liefern sämtlicher Baustoffe mit Ausnahme von Zement samt allen Nebenleistungen</u> etwa E.i. W. Fünfundvierzig Mark	25 m3	45 --		1.125	--
13	<u>Zuschlag auf OZ. 9, 10 u. 12 für Anfahren der Zuschlagstoffe u. des Zements mittels Pferdefuhrwerk</u> etwa E. i. W. Acht Mark fünfzig Pfennig	495 m3	8 50		4.207 50	
14	<u>Herstellen eines 2 cm starken Verputzes auf den mit der Erde in Berührung kommenden Betonflächen, Liefern sämtlicher Zuschlagstoffe mit Ausnahme von Zement</u> etwa E. i. W. zwei Mark achtzig Pfennig	420 m2	2 80		1.176	--
15	<u>Voranstrich u. zwei heissflüssige Deckanstriche mit Bitumen auf allen verputzten Flächen samt allen Nebenleistungen.</u> etwa E. i. W. zwei Mark fünfzehn Pfennig	300 m2	2 15		645	--
16	<u>Zuschlag auf OZ. 14 für Ceresit oder Sika-zusatz nach Angaben der Gebrauchsanweisung</u> etwa E. i. W. eine Mark	125 m2	1 --		125	--
17	<u>Zuschlag auf OZ. 15 für Verwendung von Inertol an Stelle von Bitumen</u> etwa E, i. W. vierzig Pfennig	50 m2	0 40		20	--
18	<u>Liefern u. Verlegen von Bewehrungseisen nach Zeichnung samt allen Nebenleistungen</u> etwa E. i. W. vierzig Pfennig	4.200 kg	0 40		1.680	--
					10.388	50

O. Z.	Bezeichnung der Arbeit	Arbeitsmenge	Einzelpreis		Goldbetrag	
			RM	Rpf	RM	Rpf
19	Liefen u. Versetzen von Sandsteinplatten erster Güte nach Zeichnung, samt allen Nebenleistungen etwa dreihundertzweiundfünfzig Mark	9 m ³	352	--	3.168	--
20	Stellen u. Vorhalten einer sauberen Schalung für die Beobachtungsschächte samt allen Nebenleistungen etwa E. i. W. acht Mark fünfzig Pfennig	105 m ²	8	50	892	50
21	Liefen und Verlegen von Gasröhren 1,5 " samt allen Nebenleistungen etwa E. i. W. drei Mark achtzig Pfennig	11 lfm	3	80	41	80
22	Liefen u. Versetzen von mit Karbolineum getränkten konischen Dübeln 5/7 in den Beobachtungsschächten samt allen Nebenleistungen etwa E. i. W. eine Mark achtzig Pfennig	21 lfm	1	80	37	80
23	Liefen und Versetzen von 2 Stahltüren nach Zeichnung u. besonderen technischen Erläuterungen samt allen Nebenleistungen etwa E. i. W. eine Mark	950 kg	1	--	950	--
24	Taglohnstunden für Polier Vorarbeiter Facharbeiter Hilfsarbeiter	etwa 10 Std 30 " 50 " 150 "	1 1 1 1	80 40 28 08	18 42 64 159	-- -- -- --
Sa Seite 4					5.373	10
" 3					10.388	50
" 2					39.400	--
Zus. Reichsmark					55.161	60
In Worten Fünfundfünfzigtausendeinhundert- einundsechzig					60	Rpf
Der Unternehmer erklärt sich bereit, die Arbeiten zu den eingesetzten Einheitspreisen und den vorgeschriebenen Bedingungen auszuführen mit der Versicherung, daß er diese und die örtlichen Verhältnisse kennt.						
Mülhausen, den 27. November 1931						
Der Unternehmer Firma LUTZ & KINKEL, Mülhausen i. E. <i>Kink</i>						

Leistungsverzeichnis

=====

Leistungsverzeichnis	
0.	
Z.	auf Herstellung der Widerlager einer Unterführung bei Obermichelbach
	zur

	Bahnlinie ... Waldighofen - St. Ludwig
	bei
	von Km ... 10,410 ... bis Km
	Bahnhof
	Bahnmeisterei Ba. Basel. Baubüro St. Ludwig
1	<u>Vorbemerkung</u>
	Die Arbeit ist auszuführen:
	a) nach den allgemeinen Vorschriften der Ausführung von Arbeiten aller Art,
	b) nach den einschlägigen Bestimmungen des Sammelheftes für Tiefbau,
	c) nach der Anweisung für Beton und Mörtel (AMB).....
	d) nach der Vorläufigen Anweisung für Abdichtung von Ingenieurbauwerken. (AIB)
	e) nach den Zeichnungen und Angaben der Baubehörde.....
2	Zuschlagsfrist ... 14 ... Tage.
3	Arbeitsbeginn spätestens ... 10 ... Tage nach der Zuschlagserteilung.
4	Fertigstellungstermin: 10 Wochen nach erfolgtem Zuschlag
5	Vertragsstrafe für Verzug des Beginns, der Fortsetzung und Beendigung der Arbeit 1 % der Vertragsstrafe pro Woche.
6	Gewährfrist: ... 4 Jahre

	"Die Vergebung unterliegt den Bestimmungen der Verordnung Nr. 25 des Reichskommissars für Preisüberwachung vom 29. März 1935 - Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über Preisbindungen und gegen Verteuerung der Bedarfsdeckung-" m. der VOD.

Reichsbahndirektion

Karlsruhe, 19. September 1941

48 Tb. Nr. 16. Str. (Ga. (W))

Blatt

Auf Bericht

Betr.: Arbeitsunterführung bus 10.416

Nr. I/76 (W)

des Arbeitsunterführung bus 10.416

v. 4. XII. 41

30	
20.1.42	
Min. Str./am Str.	

Anlagen:

1.) An das BA

1 Kostenanschlag

Jan

1 Zuweisungsliste

Die 2. Fertigung des Kostenanschlages erhalten Sie ge-

Nr. 134

prüft zurück. Die erforderlichen Mittel 30000 RM

weisen wir Ihnen auf Betriebs-Vermögens-Rechnung Kap. 1...

Tit. 14 Ziff. 4¹ Baut. IV² Nr. 44 RM

Tit. Ziff. RM mit beiliegender

Zuweisungsliste zu.

Außerdem ermächtigen wir Sie auf Kap 1 Tit 14 Ziff 2

Unterziff 1 c Tagewerke zu RM = RM zu

verbrauchen.

Ep. ml F 19/12.

2.) F. H. & F 4 zur Beigabe der Zuweisungsliste

3.) Z. & Tb 16 zur Vormerkung

vermerkt O. Z. 78
Tb. 16

4.) z d A Str. (Ga. (W))

17/11
17/11
XII.

fcl. 23/11

5.) Nr. aus 25. Januar 1942 wegen Süreisung der Mittel

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
17/11
XII.

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts

Basel, den 18. Dez. 1941

7/10

An
RBD Karlsruhe

21. DEZ 1941

Tb 16
Nr. 23.12

48

Betr. Restmittel Titel 14. 4. 1 Nr. 10
.....
.....

Mit Zuweisungsliste Nr. 74 (Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba vom 12. 8. 41)
.....
(Els) wurden mir für die Straßenüberführung Km 8,254 Waldig=
.....
hofen - St. Ludwig
.....

auf Kap 1 Titel 14. Ziff 4. Uz 1. Nr. 10 an
Wirtschaftsmitteln 14000.- RM

zugewiesen.

Davon wurden im Geschäftsjahr verwendet 13894.- RM

Es verbleibt somit ein Rest von 106.- RM

den ich hiermit zur Verfügung stelle.

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten initials]

Karlsruhe, 29. Dez. 1941

48 T-16 Hm ga (Nrs)

geb. w. v.

1.) Aktenbemerkung

bei der Gebietsübernahme Kap 1 Tit 14 Rff 4²
Nr 10 Gaub IV² sind 106 Rbl zu kürzen.

Fe. met 29/12

2.) F 2/10 & F 4 zur Ausführung der Kürzungsliste

3.) T-16 zur Vormerkung

gemerkt O. Z. 80
Tb. 11 Hf 30/XII

0 30 12:41 Marx

4.) Vorsand zur Weitergabe der Kürzungsliste Nr...
an das GA Gaub

5.) zdl Hm ga (Nrs)

[Handwritten signature]

Nov. 29. 12

[Handwritten signature]
Hf 30/XII

[Vertical list of handwritten notes on the left margin]

BA. Basel
Baubüro St. Ludwig

REICHSBAHN-
BETRIEBSAMT
22. DEZ. 1941
BASEL

St. Ludwig dmi. 20. 12. 41

48

RBD KARLSRUHE
25. DEZ. 1941

An R.B.D. Karlsruhe

durch BA. Basel

Betr.: Behelfsbrücke in Km 0,593 (Baslerstrasse) der
Strecke St. Ludwig Weil -

Ich bitte um Zusendung von drei Abzügen
der Zeichnung Ibee - 48 Tb 27 - Ibm Müllh.
der Behelfsbrücke über die Baslerstrasse.

K. Winter

Gesehen

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Brückenbüro Tb 18 JbmBa

Karlsruhe, den 30. Dezember 41

Auf Schr. Ba Basel Baubüro
St. Ludwig v. 20. 12. 41

Betr.: Behelfsbrücke in km 0,593 der
Strecke St Ludwig-Weil.

Anlage:

1) An Reichsbahnbetriebsamt

3 Blatt

Basel (Baubüro St Ludwig)

Zeichnung

In der Anlage übersenden wir Ihnen die gewünschten Abzüge der Zeichnung von obigem Bauwerk.

2) z d Akt.

Feb 31 1941 Marx

JV MR 30. 12.

Handwritten mark

Auftragnehmer, Vertrag-Nr

.....

Lfd Nr	Material Art x)	Ge- wicht t	Kontroll- nummer	Be- stellt am	Walzwerk bzw Gießerei	Werks- Nr xx)	Lieferzusage des Walz- werks für		Unbedingt erforderli- cher Termin
							welches Mo- natsdrittel	welche Menge	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

k) entsprechend der von der Überwachungs-
stelle für Eisen und Stahl herausgege-
benen Materialliste.

xx) Neukirchener Eisenwerk die Zulassungs-
nummer

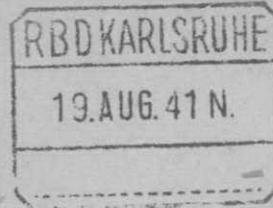
Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Basel, den 18. August 1941.

N=I/Jb (Els)

An RBD

Karlsruhe



Betr: Wiederherstellung zerstörter Unterführungen der Strecke
Waldighofen-St.Ludwig

Waldighofen
Die zerstörte Unterführung in km 10,416 soll nach Mitteilung
des Straßenbauamtes Mülhausen Ost mit 9,60 m Lichtweite neu
erstellt werden. Die Straßenachse bleibt beibehalten, die
Verbreiterung(jetzt 5,00 m l.W) soll nach beiden Seiten gleich-
mäßig erfolgen.

Ich bitte um Überlassung der neuen Zeichnung.

M. Meier

Blb
48 H-8 Lbm Fa (Els)

Bauabtrieb, am 15. Sept. 1941

Stück List Nr. I / Hb (Els)
v. 18. 8. 41

Lager. Verschleißuntersuchung
bei km. 10,416 der Strecke:
Ausbauarbeiten - St. Ludwig

1.) Ob der Lärmlinie mit Fasel.

Ordnung und Ausführung der den Entwurf für
bleibendes Bauwerk mit dem Entwurf, ist nach
dem vork. Ausführungsplan zu gestalten und nach
stärkerer Ausführung, selbstverständlich wieder
zulassen. Die Anordnungsfalllinie des Bau-
werkes muss sofort erfolgen. Die aufzunehmende

Ordnung:

- 1. Fläche (Baufläche)
 - 1. alte Baust. z. Einweisung
- Die Anordnungsfalllinie
am 26/9.41 Stück Hb-8
gegenüber am 7. Oktober
übergeben.

Hb-8 Fasel

Mittel sind mit Bauanweisung anzugeben.
Die Oberseite wurde von 5,0 auf 9,60 m
verarbeitet und zugleich um 0,20 m gesenkt.
Winkel zwischen Glas- u. Oberseite = 90° abt.
Die neuen Abstände werden für den aus-
geführten Zustand gegeben und genau für
eine Länge von 60 m für die Länge P 50
in Längen abgelegt. Die Nutzlänge für die
beträgt 11,00 m und die neue Länge 1,03 m.

Die kleinste Länge der Nutzlänge beträgt 4,161 m.
Der Längswert wird durch die Befestigung mit
den Befestigungswerten besteht aus 6 Paaren für

48
Lb-8
ab

P 50 mit einer Länge von 12,00 m und
die zugehörigen Längen für die Befestigung
Hb-8 zum Bauwerk

3.) z. d. Hb Fa (Els)

akt. v. 28. 10. 41 / am 10. Oktober 1941

48/15/29
279
Nov
F

• Pbs

48 H 8 Tbm Fa (Els)

Karlsruhe, den 10. Dez. 1941.

Lehr. Oberflächenaufzeichnung

bei Km. 10,41 der Strecke:

Aufwärtigung - Lt. Lüttring.

1.) Obw. des Lt. Fasel.

Zur Aufzeichnung zu Aufz. 48. H 8 Tbm Fa (Els)

am 25. Sept. 1941 in. d. 5. Nov. 1941.

Überw. aufstellen die 6 fächigen der
Zweifelhafte des Hilfszeugens für dieses
Brennstoff. Die notwendigen Material und
Kümmernisse werden schon mit dem Lufttransport
des Hb zugewandt.

2.) Hb 22 wegen Überreste der Material- und
Kümmernisse.

3.) J. S. A. Tbm Fa (Els)

Überw.:

1. Zweifelhafte (6 fächig)

Dem Hb ist mit der
Überreste beizugehen.
Hb 22 S. 10/11.

Zur Kanzlei	am:	10.12.
Wes. gef.	10/12.	Katold

Km 10.12

Es nun das Hb der Werte
gemäß. dieses Zeugnis war
auch vorübergehend der
Aufwärtigung zugewandt

BRÜCKENBÜRO
EINGANG 15. DEZ. 1941

Kap. Aufwärtigung zugewandt

Km 10.12

Mer. 13. XII 41

Mer
Mer

48
Fasel
Hb 22
ob

Samstag den 30. Herbst

Zuf. bitte um gefl. Mitteilung, ob die Luftströme
Müllhalden - H. Ludwig wieder im Herbst gemessen
wird oder auf längere Zeit still liegt. -

dy 47
J 9/11

W
1.41

Samstag den 47

Die Zählstationen sind nicht besetzt.
Die Messung in der Linie von der
Anfangspollung der Baumreihe ab.
Sondermessung dy 48. Austausch geben
Kommen.

30/Bbs.

Samstag den 48

Zuf. bitte um gefl. Mitteilung, ob die
Messung freigeht mit der Messung der
Baumreihe nach der Luft Müllhalden - H. Ludwig
Lage messen wird, oder ob bei man mit der Messung
in der Linie von der Baumreihe gemessen werden kann.

dy 47
J 9/11

484

W. u. u.

Tb 8
W. 6-9

W
10. JAN. 1941

W
10/11

48.484 Bau(Els)

Eingang Eisenbahn-Neubauamt
16 JAN 1941
Mülhausen (Els)

V. g. R.

an das Eisenbahnamt
Mülhausen i. Elsass.

- mit dem folgenden, die beiden Anlagen zu bezeichnen:
- 1) ^{Spindel} ~~Plan~~ ^{auf der Strecke Waldighofen - St. Ludwig} die zu zerstörenden Bauwerke sind
 - 2) ^{die} ~~Plan~~ ^{Strecke} ~~Waldighofen~~ ^{in Betrieb genommen werden.} ~~St. Ludwig~~ ^{der Betrieb ist über den St. i. f. El. Mülhausen zu laufen.}

Karlsruhe, den 15. Januar 1941

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

H. J. 19, Müller ggl.

Vorstand

Mülhausen i/E. den 18. Januar 1941.

des Eisenbahn-Neubauamts U an die Reichsbahndirektion
Mülhausen i. Elsass K a r l s r u h e .
Dietrich-Eckart-Strasse 41
Fernruf Nr. 1505 u. 1506
Zw/Jb 21

Betr: Wiederaufnahme des Betriebs auf der Strecke
Waldighofen St. Ludwig.

Auf der Strecke Waldighofen St. Ludwig sind folgende
Bauwerke zerstört:

1.)	Straßenüberführung	mit 9,50 m Öffnung	in km	0,103
2.)	Straßenunterführung	" 21,60 m	" "	0,747
3.)	Straßenüberführung	" 6,00 m	" "	8,254
4.)	Straßenunterführung	" 5,00 m	" "	10,416
5.)	"	" 8,80 m	" "	13,039

Die Wiederherstellung der Straßenüberführungen in km
0,103 und 8,254 welche der Straßenbauverwaltung obliegt, ist
ohne Einfluß auf die Betriebsaufnahme der Strecke.

...../.

48
47/32
ab

142.

Unter der Voraussetzung daß für die Straßenunterführung in km 0,747 eine 25 m lange Behelfsbrücke, welche längere Zeit in Verwendung bleiben kann, zu Verfügung steht, können die drei Straßenunterführungen bis 1. August 1941 fertiggestellt sein.

Die beiden kleineren Unterführungen (einbetonierte Walzträger) in km 10,116 und 13,039 sowie die Widerlager des Bauwerks in km 0,747 würden sofort endgültig aufgebaut werden.

Zuerst an das EBA Mülhausen i/E

mit der Bitte um Stellungnahme und Weiterleitung über das Verkehrsamt Mülhausen.

VERKEHRSAMT Mülhausen i. Els.
18 JANV 1941
I Bing

Handwritten signatures and initials: "I Bing", "V. Kuntz", "Rw"

DER VORSTAND
DES EISENBAHN-BETRIEBSAMTS
MÜLHAUSEN i/Els

Mülhausen, den 21. Januar 1941.

Nr. Bing/Ssb

An die Reichsbahndirektion

Karlsruhe

Vorab Verkehrsamt

Basel
Mülhausen

EINGANG	Eisenbahn-Verkehrsamt
	22 JAN 1941
	Mülhausen (Els)

Reichsbahn-Verkehrsamt
25 JAN 1941
Basel

Handwritten notes:
"In Bezug auf..."
"Kontroll..."
"Verkehrsamt..."
"Mül"

Die Beschädigten Gleis- Weichen- und Sicherungsanlagen der Strecke Waldighofen- St.Ludwig können in etwa 4 - 6 Wochen fertiggestellt sein, wenn ein Bedürfnis für die Inbetriebnahme der Strecke vorliegt.

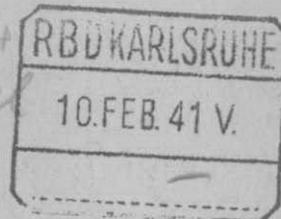
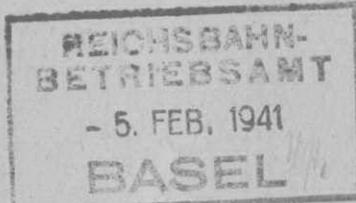
Handwritten signature: "Kuntz"

Handwritten initials: "Kuntz"

Basel, den 31.1.1941

An die
Reichsbahndirektion
Karlsruhe

Vorab RBA Basel



Im Einflußgebiet der Bahn liegen rund 14 Ortschaften mit etwa 7500 Einwohnern, die, soweit sie nicht in der Landwirtschaft ihren Erwerb hatten, in den Fabriken in St. Ludwig und Hünningen arbeiteten. Vor dem Krieg wurden auf der Strecke Waldighofen täglich etwa 600 Personen befördert, davon etwa 400 Arbeiter. Der Wagenladungsverkehr betrug täglich 1-2 Wagen und der tägliche Stückgutverkehr 10-15 Tonnen. Die Bevölkerung der an der Bahn gelegenen Ortschaften hat außer der Landwirtschaft keine Erwerbsmöglichkeit und ist auf die Arbeit in St. Ludwig und Hünningen angewiesen. Zur Zeit besteht keine Fahrgelegenheit und auch das Fahrrad kann, infolge des welligen Geländes, nur mit Schwierigkeiten benützt werden. Die Aufnahmegebäude haben nicht gelitten, sie sind alle mit Agentinnen besetzt, die bezahlt werden. Es kann jetzt schon etwa 1/6 des Vorkriegsverkehrs erwartet werden, der sich mit der Inbetriebnahme weiterer Fabriken in St. Ludwig und Hünningen ständig heben wird. Die mit meinem Bericht vom 17.1.41 beantragte Kraftwagenlinie kann nur als Notbehelf angesehen werden.

Für die Strecke St.Ludwig-Waldighofen würde eine Zugsausrüstung, bestehend aus 1 P, 2 C und 1 BC genügen. Im Anschluß an die Züge in St.Ludwig und Waldighofen sollten werktäglich 4 Fahrten mit folgenden Abfahrzeiten vorgesehen werden; die Anschlüsse sind auf St.Ludwig - nicht auf Waldighofen - abgestellt:

<u>Fahrt</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>
Waldighofen	ab 6.10	an 14.15	ab 14.25	an 19.00
St. Ludwig	an 6.50	ab 13.15	an 15.25	ab 18.20

Die Fahrten 1 und 4 wären für den Berufsverkehr vorzusehen, während die Fahrten 2 und 3, verstärkt durch einen Kurswagen, auch den Güterverkehr zu bewältigen hätten.

Wenn auch die Inbetriebnahme der Strecke im Vergleich zu anderen Strecken im Elsaß nicht so dringend erscheint, so besteht doch für diesen Südzipfel des Elsaß ein dringendes Bedürfnis nach einer Verbindung zur Hauptstrecke und zur nächsten größeren Ortschaft (St. Ludwig), weil andere Verkehrsverbindungen gänzlich fehlen; ausgenom-

men das Gebiet von Waldighofen, wo Verbindung nach Altkirch besteht; auch sollte in Betracht gezogen werden, daß es sich um einen Landstrich hart an der (geschlossenen) Grenze handelt, der aus diesem Grunde eine bevorzugte Behandlung verdient.

Sollte sich die Inbetriebnahme der Strecke noch hinziehen, so bitte ich, wenigstens den Personenverkehr mit der beantragten Kom-Linie bald zu bedienen. Jedoch wäre auch wegen der Treibstofffrage der Schienenbetrieb vorzuziehen.

Müller

B

Gesehen.

Der Schienenbetrieb ist dem Autobetrieb vorzuziehen.

M.E. kann der Bau der Brücken so beschleunigt werden, daß die Aufnahme des Betriebs auf 1.8.41 erfolgen kann.

Gleichzeitig sollte auch die Strecke St.Ludwig - Hünigen dem Betrieb übergeben werden können. Dieser Verbindung kommt mindestens die gleiche Bedeutung, wie St. Ludwig - Waldighofen. zu. In Hünigen sind Fabriken, die ihren Betrieb im Laufe des Frühjahrs wieder aufnehmen, außerdem ist das Großkraftwerk Kems mit Hünigen durch Anschlußgleis verbunden, das im Laufe des Jahres 1941 ihre Maschinen mit der Bahn befördern möchte. Auf der Strecke ist eine Straßenüberführung und die Kanalbrücke wieder aufzubauen.

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel
- 7. Feb. 1941

Fischer

B

Bitte beachten, daß die Aufnahme des Betriebs auf 1.8.41 erfolgen kann.

Am 17.1.42

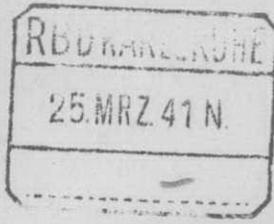
*2369
039*

Basel, den 24. März 1941

Nr. I/Jb (Els)

An

RBD Karlsruhe



48H
für Gyl
26.3.

Betr. Straßenunterführung in km 0,747
der Strecke Waldighofen - St. Ludwig.

- Anlagen:
- 1 Lageplan g.R.
 - 1 Plan der früheren Unterführung
 - 1 Längsschnitt
 - 1 Entwurfsskizze

bei T 68
Nr. 4.11

Anbei lege ich einer Entwurfsskizze und einen Längsschnitt für den Wiederaufbau des Mauerwerks der zerstörten Strassenunterführung in km 0,747 der Strecke Waldighofen - St. Ludwig vor.

Die Strassenbauverwaltung hat eine Verbreiterung des Bauwerks nicht beantragt, in der Entwurfsskizze wurde daher die frühere l.W. mit 21,60m beibehalten.

Die alte Unterführung hatte eine lichte Höhe von 4,29 m. Dieses Maß könnte ohne Schwierigkeiten durch entsprechende Änderung der Neigung in Brückenmitte um 23cm vergrößert werden.

Eine diesbezügliche Lösung ist auf dem Längsschnitt dargestellt. Ich bitte um Prüfung und Entschliebung. Die Unterlagen für die übrigen zerstörten Bauwerke der Strecke Waldighofen - St. Ludwig folgen nach.

W. H. A.
Nr. 24.9

M. Meuss

Levon Str. 51
T 1/5
151/M 27/3

zur gef. Kenntnis mit der Bitte, die vom
Baubehör vorgeplante Überführung zu prüfen
für die Möglichkeit bei gleicher Brückenbreite
von 4,50m auf die Höhe 4,29m zu verzichten, wenn sich auf
diesem Punkt eine Verringerung der Baukosten ergibt.

muss möglich. Bei der großen Gefahr der Brücken-
 muss nämlich der verlässliche Fundament und
 damit die Stützweite der Pfeiler zu sein
 gegen jede Art Abfluss zu erhalten werden. Von Tragung der
 Böden der Gleisführung ist für sich bei den
 Festungen auf der Strecke St. Ludwig - Jüdingen
 zu sehen.

für
 Zgl 26.3.

vom Aug 48

Die Rb ist an einer Vergrößerung der höchsten Höhe der Gleisbau-
 mitbeförderung an sich nicht interessiert. Wenn die frühere
 Bauhöhe beim Umbau des Winterfahrweges kein weiteres nicht
 geändert wird, muss in erster Linie die Gleisbauverwaltung
 diese Stellung nehmen, ob eine Vergrößerung der höchsten Höhe
 von bisher 4,29 m auf 4,50 m überhaupt notwendig ist,
 in falls dies bejaht wird, ob nicht eine Senkung der Gleise
 bis zu 21 cm möglich ist. Das Pk. Basel wolle das mit
 Berechnen mit der Gleisbauverwaltung zunächst noch
 prüfen in Klären, ob die Gleisbauverwaltung die Kosten
 einer allfälligen Hebung der Bahne bis zu 33 cm auf rund
 250 m Länge, bei der auch der Dammkörper vorbereitet
 werden müsste, übernimmt. Diese Kosten wolle das Pk.
 an Hand von Querschnitten ermitteln (einschl. Fracht zu 12,5%
 Verwaltungs-Kosten) in einem Längsschnitt der Strecke vorlegen.

Pk 8
 von der
 Winter-
 fahrweg
 bis
 Jüdingen
 abgefahren

51. M 27/3
 27/3
 M 6-9

Basel , den 20. November 1941.

N=I

An RBD
Karlsruhe

48H
24.11
24.11



Betr: Wiederaufbau der Reichsstraße in km 0,747 der Strecke
Waldighofen - St.Ludwig

Anlagen: 1 Plan
2 Schreiben v. 28.10. und 12.11.41.
(in Abschrift)

Die Straßenverlegung ist abgesteckt.
Die Straße erhält eine senkrechte Breite von 12.20 m.
Ich bitte, die bahnseitige Absteckung zu veranlassen.
Ich bitte ferner um Prüfung und Entschließung bezüglich
der Anfrage des Straßenbauamtes Mülhausen-West vom 12.d.M.
(siehe Anlage). Die lichte Durchfahrtshöhe der Unterführung
soll 4,50 m betragen.

St. 8
br. St. nach Überprüfung
mit St. 8
26/11

Müller

Prüfungsergebnis mit St. 8 12/11.41

Abschrift

Strassenbauamt
Mülhausen-West

Mülhausen, den 28. Okt. 1941

Fernruf 4255-4256

Az 1 339/97

Auf Schreiben v. 29.9.41

Nr. I/Jb (Els)

Wiederaufbau von Brücken
im Elsaß.
Strassenunterführung zwischen
Waldighofen & Steinsulz
(Km 0,747 der Balm)

Für obige Strassenunterführung ist eine endgültige lichte Weite
(senkrecht zur Strassenaxe gemessen) von 12,20 m festgelegt.

Die aus der Vergrößerung der Lichtweite entstehenden Mehrkosten werden durch die Strassenbauverwaltung übernommen.

Ich bitte um Vorlage einer Berechnung der Mehrkosten, damit eine gegenseitige Vereinbarung zur Festlegung einer Pauschalsumme getroffen werden kann.

J.V.

gez. Unterschrift

Regierungsbaurat

An den
Vorstand des Reichsbahn-
Betriebsamts Basel
durch Bahnhof Weil (Rhein)

Abschrift

Mülhausen, den 12. Nov. 1941
Spiegelatorstrasse 9.

Strassenbauamt
Mülhausen-West

Az 1339/97

Wiederaufbau von Brücken im Elsaß
Strassenunterführung zwischen
Waldighofen und Steinsulz
(Km 0,747 der Bahn)

Das erweiterte lichte Profil der Strasse bedingt eine weit grössere Konstruktionshöhe der neuen Brücke.
Um nun soweit als möglich die Höhenlage der Strasse an die neuen Verhältnisse anzupassen, ersuche ich um Mitteilung der in Betracht kommenden möglichst einzuschränkenden Konstruktionshöhe für die zukünftige Bahnbrücke mit einer lichten Öffnung von 12,20 m senkrecht zur Strassenachse gemessen, was einer Öffnung von rd 27,00 m in der Bahnachse gemessen entspricht.

J.V.

gez. Unterschrift

An den

Vorstand der Reichsbahn

Betriebsamt Basel

durch Bahnhof Weil/Rh

Karlsruhe, 6 Februar 1942

48 Fb 16 Hm (ja) (Mr)

Zuteil. Zuweisung von Restmitteln

1.) Aktenvermerkung

Folgende Restmittel sind zugewiesen auf
Betriebsrechnung Kap 1 Tit 14 Ziff 4. 1 fl

IV 2	a) Grünneurengrünzuführung km 0,492, Nr. 4...	= 27 000.-
	b) Luftzuführung Karlsruferstr km 0,593, Nr 28	= 30 000.-
	c) Straßeneingriff km 10,416, Nr 5...	= 42 000.-
	d) " " km 13,039, Nr ... 6	= 30 000.-
V	e) Sünninger Frischkanal km 2,070, Nr 14m	= 14 000.-

Prüfung F 6/2. 2.) F 2 + F 4 zur Ausfertigung der Zuweisungsliste

3.) Fb 16 zur Vermerkung Vergemerkt O. Z. 3
Tb. 16 Sp. 27

4.) Versand zur Weitergabe der Zuweisungsliste Nr.
an das Gb hand.

5.) zdd Hm (ja) (Mr)

[Handwritten signature]
km 3.2

Fb 1
48
1
F 2
F 4
Fb 16
at
akt V

[Handwritten signature]
Sp. 27

Auftragnehmer, Vertrag-Nr

.....

Lfd Nr	Material Art x)	Ge- wicht t	Kontroll- nummer	Be- stellt am	Walzwerk bzw Gießerei	Werks- Nr xx)	Lieferzusage des Walz- werks für		Unbedingt erforderli- cher Termin
							welches Mo- natsdrittel	welche Menge	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

x) entsprechend der von der Überwachungs-
stelle für Eisen und Stahl herausgege-
benen Materialliste

xx) Neukirchener Eisenwerk die Zulassungs-
nummer

Nachweisung

über die im Jahre 1942 erforderlichen Wirtschaftsmittel für die im Jahre 1941 begonnen aber noch nicht fertiggestellten oder abgerechneten Bauten

O. Z.	Verrechnungsstelle				Bauausführung a) Genehmigt mit Verfg. b) Betreff	Für 1941 zugewie- senen	Verrech- net wurden	Zur Fer- tigstel- lung sind erforder- lich	Bemer- kungen
	Kap	Tit	Zif	Nr.					
					Gem. Verfügung Nr. 48 Tb 16 Jbm Ba (Els) vom 20.11.41				
					St. Ludwig. Brücke über den Brunnenweg km o. 494				
1	14.	4	1	42 IV ² Erb		78000	50575	27425	

17. Jan. 1942

Basel, den 19...
Deutsche Reichsbahn
des Reichsbahn-Betriebsamts

[Handwritten signature]

*Tb 10
Nr. 16.1*

Nachweisung

48

Über die im Jahre 1942 erforderlichen Wirtschaftsmittel für die im Jahre 1941 begonnen aber noch nicht fertiggestellten oder abgerechneten Bauten

O. Z.	Verrechnungsstelle			Bausausführung a) Genehmigt mit Verfg. b) Betreff	Für 1941 zugewie- senen	Verrech- net wurden	Zur Fer- tigstel- lung sind erforder- lich	Bemer- kungen
	Kap	Tit	Zif					
				Gen. Verfügung Nr. 48 Tb 16 Jbm Ba (Els) v. 18.10.41 vom				
				Bf St. Ludwig Reichsstraßenunterführung km o. 593				
1	14	4	1	Nr. 28	82000	52475	29525	

*Gen. Verfügung
Nr. 48, 18.10.41
für Baugew.
u. Eisenbahn
unterführung*

17. Jan. 1942
Basel, den

*Deutsche Reichsbahn
Bereich des Reichsbahn-Betriebsamts.*

Signaturen 194

*Tb 16
Nr. 26.1*

N a c h w e i s u n g

Über die im Jahre 1942 erforderlichen Wirtschaftsmittel für die im Jahre 1941 begonnen aber noch nicht fertiggestellten oder abgerechneten Bauten

O. Z.	Verrechnungsstelle			Nr.	Bauausführung a) Genehmigt mit Verfg. b) Betreff	Für 1941 zugewie- senen	Verrech- net wurden	Zur Fer- tigstel- lung sind erforder- lich	Bemer- kungen
	Cap	Tit	Zif						
					48 Tb 16 Jbm Ba (Els)			19.12.41	
	Gen. Verfügung				Waldighofen - St. Ludwig Straßenunterführung	km 10.416			
1	14	4	1	Nr. 44	IV ² Erb	30000	30000	42000	(Kosten- anschlag genehmigt mit Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba(Els v. 19.12.41 im Betrage von 72000.-RM

17. Jan. 1942

Basel, den 19
Deutsche Reichsbahn
Vormund des Reichsbahn-Betriebsamts

Gippenlofer AA

*10/16
Nr. 25.1*

Nachweisung

48

über die im Jahre 1942 erforderlichen Wirtschaftsmittel für die im Jahre 1941 begonnen aber noch nicht fertiggestellten oder abgerechneten Bauten

0. Verrechnungsstelle				Bauausführung a) Genehmigt mit Verfg. b) Betreff	Für 1941 zugewie- senen	Verrech- net wurden	Zur Fer- tigstel- lung sind erforder- lich	Bemer- kungen
Z.	Kap	Tit	Zif					
Gen. Verfügung Nr. 48 Tb 16 Jbm Ba. (Els) v. 6. 11. 41 vom				Unterführung km 13,039 Waldighofen - St. Ludwig				
1	14	4	1	1941 IV ² Erb	80000	50300	29700	

Saget, den 17. Jan. 1942 19...
Deutsche Reichsbahn
Bureau des Reichsbahnverkehrsamts

J. J. J. J. J.

*10/10
Nr. 10.1*

Nachweisung

48

über die im Jahre 1942 erforderlichen Wirtschaftsmittel für die im Jahre 1941 begonnen aber noch nicht fertiggestellten oder abgerechneten Bauten

0. Verrechnungsstelle				Bausausführung a) Genehmigt mit Verfg. b) Betreff	Für 1941 zugewiesenen	Verrechnet wurden	Zur Fertigstellung sind erforderlich	Bemerkungen
Z.	Kap	Tit	Zif Nr.					
Gen. Verfügung Nr. 48 Tb. 16 Jbm Ba. v. 28.3.41 t. vom 10.4.41				Brücke über den Hüniger Zweigkanal der Hauptbahn St. Ludwig - Weil				
1	14	4	1	Nr 11 n/Erb V ²	188000	174172	13828	

17. Jan. 1942

Basel, den 19.
Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts.

Thilo
Nr. 50.1

Grünwaldt 

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
48 Tb 1 Jbm Ba (Els)

Karlsruhe, den 24. Februar 1942

Betr: Tödlicher Unfall des Reichsbahn-
vorarbeiters Franz Strieby in
St Ludwig

1) An den

Herrn Oberstaatsanwalt
beim Landgericht

in M ü l h a u s e n (Els)

Anlagen:

1 Heft Akten

- Auf das Schreiben Js 327/42 vom 9.2.42 -

Nach unserer Feststellung ist der tödliche Unfall des Reichsbahn-
vorarbeiters Franz Strieby auf seine eigene Unachtsamkeit ~~und Un-~~
~~vorsichtigkeit~~ zurückzuführen. ~~Durch die Außerachtlassung jeder~~
~~Vorsichtsregeln hat er den Unfall selbst verschuldet.~~ Ein Ver-
schulden Dritter, insbesondere des Schreiners Wanner, liegt nicht
vor.

2) P 35 zur Entnahme der Unfallmeldung.

3) Zu den Akten Jbm Ba (Els)

48
12
P 35
Tb 1
Kz1
Akt V

ab 24.2. Gömmling

Sur	23/2	Kaisellmann
	24/2	

K. 2. K. 21.2

21/2
K. 24/2
K. 24/2

RbZ

48. Hb 8 Hbm Fa (Els)

Feststellungsbescheid, vom 16. März 1942.

Lehr. Berufsammittelprüfung

bei Km. 13,039 und 10,41 der

Strecke: Durlinghofen - St. Luitpold

AM	AM:	AM:
	11/5	
	14.3	Kuudh

b 16-03-Schneidb.

1) Oben des Betriebsamts Gassel.

Zur Berufprüfung zu Kauf. 48. Hb 8 Hbm Fa (Els) v. 16. Oktober u. 5. November 1941.

Oben aufzählbar sind je zwei Herktsdrückta und je fünf Überdrücktaufmungen für obiges Leinwand. Die Überdrücktaufmungen der Herktsdrückta mit der Leinwandprüfung haben Überdrücktaufmungen und der „Leinwandprüfungsbau“ zu bezeichnen. Je ein Herktsdrückta ist nach Feststellung der Leinwandart von ihm zurückzugeben.

Die zweiten Herktsdrückta sind für Ihre Prüfung bestimmt.

Sol. M. No. 5.

2.) Hb 18 zur Leinwand sind je 2 Herktsdrückta und je 5 Überdrücktaufmungen.

3.) z. d. d. Hbm Fa (Els)

578
Kd.

4.) Wd. vom 5. August 1942 wegen abweichender Prüfung.

Kuudh 14.3

48

Hb

Hb 18

u

Ud. V.

g.

Deutsche Reichsbahn

Verwaltung des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Basel, den 26. März 1942

N=I/Jb (Els)

An RED

Karlsruhe

Betr: Wiederaufbau im Elsaß

h.i. Wirtschaftsmittel für 1942

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba (Els)v. 6.2.42

Mit der Zuweisungsliste Nr. 5 vom 6.2.42 wurden auf Kap 1 Tit 14 Ziff 4 Unterziff 1 unter anderem folgende Wirtschaftsmittel zugewiesen. Kostenanschlagsnummer 11 n (Bautitel V² Erb) Hüniger Zweigkanal in km 2,070 der Strecke St.Ludwig - Weil(Rh) = 14.000.-RM
Kostenanschlagsnummer 28 (Bautitel IV² Erb) Bf St.Ludwig Reichsstraßenunterführung in km 0,593 = 30.000.- RM

Die Mittel Nr. 11 n sind nahezu verbraucht. Es sind aber für die Brücke über den Zweigkanal noch verschiedene Arbeiten auszuführen (z.B. Liefern und Erstellen der Geländer, Räumen fremden Eigentums von Aushubmaterial). Dagegen wurden von den Wirtschaftsmittel auf Kostenanschlag Nr. 28 = 16.000.-RM erübrigt.

Ich bitte daher, von den Mitteln auf Kap 1 Tit 14 Ziff 4 Uzff 1 Nr. 28 (Bautitel IV² Erb) 16.000.-RM auf Kap 1 Tit 14 Ziff 4 Uzff 1 Nr. 11 n (Bautitel V² Erb) zu übertragen.

Meyers



Karlsruhe, 2. April 1942.

48 Fb 16 Hm ga (Ms)

Jahr. v. v.

1.) Aktuierung

antragsgemäß ^{sind} bei Betriebsübernahme Kap 1 Tit 14
Ziff. 4.1 Nr 28 laut $\sqrt{IV}^2 = 16000.-$ M² zu kürzen
+ bei Nr 11 m laut $\sqrt{V}^2 = 16000.-$ M² zu erhöhen.

2.) F2 + F4 zur Ausfertigung der Kürzungs- + Zuwei-
nungsliste
F4: mit F 2/4.

3.) Fb 16 zur Vormerkung
Vormerkung G. Z. 13
Tb. 16
H. 4/IV

4.) Versand zur Weitergabe der Kürzungs- + Zuweisungs-
liste Nr. 14. an das ga bzgl.

5.) zoll Hm ga (Ms)

AD104-04-Schneid...

[Handwritten signature]
Ker. 1.4.

[Handwritten signature]
H. 1/IV.

Fb 1
48
1
F
F
Fb 16
at
Hm ga

Deutsche Reichsbahn

Basel, den 28. März 1942.

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

N=I/Jb (Els)

An RRD

Karlsruhe



Betr: Wiederaufbau der Reichsstraße bei km 0,747 der
Strecke Waldighofen

Auf Verfg. 48 Tb 8 Jbm Ba (Els) v. 19.1.42.

Anlagen: 1 Schreiben N=I/Jb (Els) v. 22.1.42.

1 " 1339/97 v. 23.3.42 je in Abschrift

Ich habe mit dem in Abschrift angeschlossenen Schreiben vom 22.1.42 beim Straßenbauamt Mülhausen-West angefragt, um wieviel die Straße im Zuge der neuen Unterführung gesenkt werden kann. Nach der in Abschrift beigegebenen Antwort v. 23.3.42 kann der erforderliche Höhenunterschied zwischen Alt und Neu mit 48 cm durch Senkung der Straße gewonnen werden. Ich bitte um weitere EntschlieÙung.

Müller

Abschrift

Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel
N=I/Jb (Els)

Basel, den 22.1.1942

An den Herrn Vorstand
des Straßenbauamtes Mülhausen-West
in M ü l h a u s e n (Els)
Spiegelatorstraße 9

Betr: Wiederaufbau der Reichsstraße bei km 0,747 zwischen
Waldighofen und Steinsulz
(Straße I Ordnung Nr. 120)

Auf Schreiben Az 1339/97 v. 28.10.41.

Die senkrechte lichte Weite von 12,20 m des neuen Bauwerks bedingt bei einer Stützweite von 30,50 m eine Bauhöhe von 1,40 m. die lichte Höhe soll 4,50 m betragen. Das ergibt von Straßenoberkante bis Schienenoberkante $1,4 + 4,5 = 5,90$ m. Die alte Bauhöhe von 1,129 m und die frühere lichte Höhe von 4,294 betragen zusammen 5,423 m. Der Unterschied zwischen „Alt“ und „Neu“ beträgt samt $5,900 - 5,423 =$ rund 0,48 m.

Ich bitte um Prüfung und Mitteilung, wieviel die Straße im Zuge der neuen Unterführung gesenkt werden kann. Der Rest müßte durch Hebung der Schienenoberkante gewonnen werden.

gez Kraus

Abschrift

Straßenbauamt
Mülhausen - West

Mülhausen/Els den 23. März 1942
Spiegelatorstraße 9

Az.: 1339/97

Auf Schreiben vom 22.1.42

N = I Jb. Els.

Wiederaufbau von Brücken
in Elsass Strassenunterführung
zwischen Waldighofen und Steinsulz
(km 0,747 der Bahn)

Nach Prüfung des Längenprofils der Strasse sowie
des Hochwasserstandes des in unmittelbarer Nähe
der Strasse fliessenden Gersbaches wurde festgestellt,
dass der sich ergebende Unterschied zwischen dem
alten Brückenzustand und der Neukonstruktion allein
durch Senkung des Strassenzuges behoben werden kann.

i.V.

gez Unterschrift

Abt.

48 8 Elm Ka (Els)

Urf. Leist N^o I / 4b (Els)
n. 28.3.1942.

Kernbeife, den 7. April 1942.

Leit. Abwässerfallung
der Pflanzwerke bei Km. 9,747
der Strecke: Aurlinghofen -
St. Lötzing.

74	norm. norm.
7/4	norm. norm.

8.017:4. Götting

1.) Um der Lötzingbrunn Fasel.

Die neue linke Abwehr betrieft punktförmig
zur Kesselschleife von 12,20 m. Zwischen 50
und Kesselschleife ist für die neue Lötzingbrunn
eine größere Höhe von 48 cm nötig. Um dieses
Werk wird die Kesselschleife eingeleitet. Somit
bleibt die alte Höhe der 50, die in Lötzingbrunn =
mitte 365,790 betrieft, bestehen.

Die folgenden die beschriebene Abwehr
und die für den Umbau notwendigen Grund-
arbeiten bis 35 m vor und hinter dem Kesselschleife
gerichtet der Lötzingbrunn mit der Kesselschleife von
neuen zu lassen und ferner vorzulegen.

2.) Z. d. N. Elm Ka (Els)

3.) Abw. am 8. Juni 1942.

876
4r

Ma. 2.4.

48 51
Bz
ist
Akt V

St.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
48 Tb 2 Stiehk

Karlsruhe, den

Betr: Stahlkontingent der Reichsbahn

Anlage: 1.) An die Firma
1 Bestätigung

in

Reinschrift
beigefügt:

Wir senden Ihnen die Bestätigung mit Bestellnummer
D R b
RBD Karlsruhe zur Beschaffung von Stahl

Über den Stand der Lieferung ersuchen wir bis zum
6. um Mitteilung.

Die Bestellnummer muß bis spätestens am 1.
beim Werk oder lagerhaltenden Eisenhändler vorliegen.

Anlage:
1 Bestätigung

2.) _____
der 3. Fertigung der Bestätigung mit dem Ersuchen,
sie nach Beendigung der Lieferung zurückzugeben.
Über den Stand der Lieferung ist bis zum 6.
hierher zu melden.

3.) _____ z K.

4.) Weglegen.

Basel, den 20. April 1942

An
RBD Karlsruhe



Tb 8
Ku 23.4

Betr. Wiederherstellung der Brücke über den Hüninger
Zweigkanal bei km 2,070 der Strecke St.Ludwig - Weil(Rh).

Auf Verfg. 48 Tb Jbm Ba vom 3. April 1941.

Anlage: 1 Starkdruck in Mappe 356. *mit Tb galvanisch am 22/4*

Anbei lege ich nach Vollzug der Arbeiten einen mit der Ausführung
übereinstimmenden Starkdruck vor. Der Baubeschrieb folgt nach.

Meyer

48. Tb 8 Jbm Ba (Els)

Reichsbahndirektion Karlsruhe

vom 13. Mai 1942

Betreff: *wie oben*

Jahr 145

- 1.) Tb 18 zur Entnahme der Hauptständer
- 2.) z. D. O. Jbm Ba (Els)

Ku 13.5

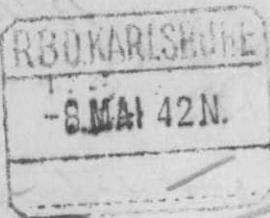
Deutsche Reichsbahn
Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Nr. I/Jb(Els)

Basel, den 7. Mai 1942

An

RBD Karlsruhe



Betr. Wiederherstellung der Brücke über den Hüninger-
Zweigkanal bei km 2,070 der Strecke St. Ludwig - Weil (Rh).

Auf Verfg. 48 Tb Jbm Ba vom 3. April 1941 und als Nachgang
zum Bericht Nr. I/Jb(Els) vom 20. IV. 42.

Anlage: 1 Neubaunachweis.

Der Neubaunachweis ist angeschlossen.

my
Kern

48. 468. 46m Fa (Els)

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Beschluss vom 13. Mai 1942

Betreff:

neu neu

neu.
N 14/5

- 1.) 465 zur Entnahme des Klübenmehls
- 2.) z. d. d. 46m Fa (Els)

Nr. 13.5

F. 13.5.42.

Deutsche Reichsbahn
Verband des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Nr. I/Jb(Els)

Basel, den 11. Sept. 1942

An

RBD Karlsruhe

Betr. Straßenunterführung km 13,039 der
Strecke Waldighofen - St. Ludwig.

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba(Els) v. 6.XI.42.

Anlagen: 1 Zeichnung (Starkdruck) in Mappe Nr. 1 des BA Basel
1 Neubaunachweis.

Anbei lege ich nach Vollzug der Arbeiten die mit der Ausführung
übereinstimmende Zeichnung (Starkdruck) und der Neubaunachweis vor.
Ich bitte um Rückgabe der Mappe.

Meyer

Reichsbahndirektion Karlsruhe
Brückenbüro Tb11 Jbm Ba (Els)

Karlsruhe, den 15. Sept. 1942
Betr. Straßenunterführung km 13,039
Str. Waldighofen-St. Ludwig

Mo 19.9.

1. Tb3 und Tb8 zur Kenntnis

2. Tb5 zur Entnahme des Neubaunachweises

3. Tb18 zur Einordn. d. Zeichn. i. d. Planei

4. A Jbm Ba (Els)

*Lehm
12/19*

*publ. f. 7.9.42
2.9. Wack*

*J.V.
F. 19.9.*

*15.9.42
Wa*

Abst.

48. 4b 8 4bm 4a (Els)

Friedrichsstraße, am 21. Sept. 1942.

Labr. Knochenschnittaufbereitung
bei Kon. 0,772 + 26 der Konta:
Dorsalringfelsen - St. Lindenberg.

Str
Rang

L. O. GÖTTICH

1.) Am 1. Sept. 42 4a

Küthen darüber aufstehen die die Küthen-
gruppen der Querschnitt für obiges
Längsschnitt zu machen. Die aufstehen im
Zufordern von je einem Abzug
finden.

Abstergan:

2. Pollen Küthengruppen

2.) 3. 1. 4 4bm 4a (Els)

3.) Abst. am 22. Oktober 1942.

Ku. 19.9.

18.9.42

Deutsche Reichsbahn

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamtes Basel

Nr. I/Jb(Els)

Basel, den 18. September 1942

An

RBD Karlsruhe

RBD KARLSRUHE
20. SEP. 1942

48

47

Betr. Straßenunterführung km 13,039 der Strecke
Waldighofen - St. Ludwig.

Auf Verfg. 48 Tb 16 Jbm Ba(Els) vom 6. Nov. 1941.

Anlagen:

- 2 Angebote im der Bitte um Rückgabe
- 1 Schreiben vom 28. Aug. 1942.

In O.Z. 16 des mit der angezogenen Verfügung genehmigten Angebotes der Firma Lutz und Kinkel in Mülhausen-Dornach vom 6. Okt. 1941 ist für das Liefern und Versetzen von Abdeckplatten der Einheitspreis von 52.- RM/m^3 eingesetzt. Es handelt sich bei diesem Preis um ein Versehen, das bei der Nachprüfung des Angebotes nicht festgestellt wurde. Der Einheitspreis sollte 352.- RM/m^3 lauten. Der Preis von 352.- RM/m^3 wurde von dem Unternehmer auch in O.Z. 19 seines Angebotes vom 27. Nov. 1941 für das Liefern und Versetzen von Abdeckplatten an der Unterführung in km 10,416 der gleichen Strecke gefordert (Kostenanschlag genehmigt mit Verfügung 48 Tb 16 Jbm Ba(Els) vom 19. Dez. 1941). Es ist Lutz und Kinkel nicht möglich, für 52.- RM einen m^3 Abdeckplatten zu liefern und zu versetzen, der Preis von 352.- RM/m^3 ist dagegen für die schönen Steine durchaus angemessen. Ich bitte, den Einheitspreis in O.Z. 16 des Angebotes vom 6. X. 1941 für die Arbeiten in km 13,039 nachträglich mit 352.- RM zu genehmigen. Die vorhandenen Wirtschaftsmittel reichen auch bei dem erhöhten Einheitspreis von 352.- RM aus. Es wurden 10.269 m^3 Abdeckplatten verwendet. Ich bitte um Rückgabe der beiden angeschlossenen Angebote.

W. Kreis

Karlsruhe, 30. September 1942

48 St 16 Fern Gz (Nbs)

ART.	29/1	
STAB.	30	Hauscher
ORT.		

Auf gericht Nr I/K (Nbs)
v. 18. IX. 42

gek. w. v.

Anlage:
2 Angebote
1 Schreiben

0 42. MATI
0 42. MATI

An das Gd. Gant

des Leistungsvergleichs

Der Einheitspreis der O.Z. 16 wird mit
352.-Mk gebilligt. Wir machen aber
hierbei darauf aufmerksam, dass bei Aufstellung
von Leistungsvergleichen bei jeder O.Z.
der Einheitspreis im Wortlaut zu wiederholen
ist, so dass bei fortwährender Weiterbestimmung
des Vergleichs nicht zu Unrecht oder schodert

2.) z.d.d. Fern Gz (Nbs)

gebilligt worden. Es
wurde nicht hätte mit mir nicht Auf-
merksamkeit des Auftragsleitenden darauf zu legen und
wieder zu prüfen.
Mk. 209

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

48
gek
ab
Ant V

Basel, den 26. November 1942.

7/Km

An RBD

Karlsruhe

1016
Ka. 1.12
RBD KARLSRUHE 48
29. NOV. 42 V.
317

Betr: Rückgabe von Wirtschaftsmittel.

Nach Fertigstellung und vollständiger Abrechnung stelle ich bei nachstehenden Verrechnungsstellen folgende Wirtschaftsmittel zu Verfügung:

- 1.) Titel 14.4. 1 Nr. 4 St.Ludwig Brunnenwegunterführung km 0,492 = 7958 RM
- 2.) Titel 14.4.1 Nr. 6, Waldighofen-St.Ludwig Unterführung km 13,039 = 7021 "
- 3.) Titel 14.4.1 Nr.28, Bf St.Ludwig, Reichsstraßenunterführung km 0,593 99 "
- 4.) Titel 14.4.1 Nr. 5, Waldighofen-St.Ludwig, Straßenunterführung km 10,416 10700 "
- 5.) Titel 14.4.1 Nr.11n, Hünigen Zweigkanalbrücke km 2,070 St.Ludwig - Weil 2500 "

Ich bitte um Zurückziehung mit Kürzungsliste.

F. J. ...

[Signature]

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

48 St 16 Km ga (Nk)

~~Karlsruhe~~, *1.12.42*

Aufpricht 7/Km
v. 26. XI. 42

jetzt n. v.

1.) Akteurmerkung

Wie in obiger Verfügung zurückgezogene Mittel sind antragsgemäß zu kürzen.

Frei F3/12 2.) F2 + F4 zur Ausfertigung der Kürzungsliste

3.) St 16 zur Vermerkung
gemerkt O. Z. 48
T. 16 *[Signature]*

80 04 12 42 M

4.) Versand zum Weitergabe der Körperung list Nr. ...
an das Bl hand.

5.) zoll Am ja (Us)

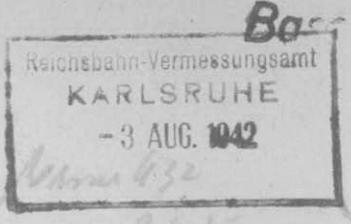
[Handwritten signature] Am 212

[Handwritten signature]
Am 212
XII

161
48
1
2
54
116
1
165

Deutsche Reichsbahn

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel



, den 30. Juli 1942.

Nr. I/Jb (Els)

An RBD
Karlsruhe

Betr: Unterführung in km 0,772 der Strecke Waldighofen - St.Ludwig
Auf Verfg. Nr. 48 Tb 8 Jbm Ba/(Els) v. 7.4.42.

Anlagen: 1 Querprofilpause 2 ~~x~~ *Änderung am 19.9.42 von 3:2:40 zu 3:2:42*
1 Längenschnitt g.R. *g.R. ge. geänd. gegeben. tiefere vorw. d. Abzüge warbunge*

Anliegend gehen die nötigen Querprofile zwischen km 0,740 und 0,805 zu. *g.R. 9.9.42*

Der Schnittpunkt der Bahn- u. Straßenachse liegt in km 0+772,26 - An diesem Punkte liegt die neue S.O. auf Höhe 365,963, da ich zwischen km 0,644³⁴ und 0,898¹⁵ eine durchgehende Steigung von 1:154,4 vorschlage um einen Neigungswechsel auf dem neu zu erstellenden Bauwerk zu vermeiden.

Durch die Abänderung des Längenschnittes braucht die Straße nur um 0,48 m - (365,96 - 365,79) = 0,31 m gesenkt zu werden.

Handwritten signature

Tb 8

Verf. Nr. 48

Handwritten notes:
Auf: ~~man oben~~
Ausgangswert des Profils bei km 0,8+96,47 zum Tiefpunkt gebracht. Geändert nicht für die neue Neigungsabmessung in km 0,7+72,26
neue P.O.-Höhe von 365,957
Änderung des Längenschnittes des Längenschnittes für die
zur Genehmigung...

Handwritten notes:
14
km 11.42

Handwritten note:
1/3

Deutsche Reichsbahn

Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Basel

Basel , den 25. September 1942

Nr. 10/Jb.

An die
Reichsbahndirektion Karlsruhe



Betr.: Straßenunterführung in Km 0,772⁺²⁶ der Strecke
Waldighofen - St. Ludwig.

Vorgang: Verfg. 48 Tb 8 Jbm Ba (Els). *4. 18. 9. 42*

Anlagen: **3** Abzüge

Anbei lege ich je einen Abzug der Querprofile für die Straßenunterführung in Km 0,772⁺²⁶ der Strecke Waldighofen - St. Ludwig gemäß vorstehender Verfügung vor.

[Handwritten signature]

Kunsthofstraße, am 14. Juni 1943.

Betr. Kinderaufstellung

der Kleinfußreifen bei km.

07+72,26 der Straß: Herleitung =

folgt - Lt. Linderung.

Abt. 48. 7b-8. 1b m. 1a (als)

1m
18.1 Hojeer

Abt. 19. 1. Göpfrich über Substanzbericht Basel.
Auf Brief Lexikon N. I/4b (als) no. 30.7.42 in N. 10/4b no. 25.9.42.

Der alte Längungschnitt soll wiederhergestellt werden, da der Höhenunterschied zwischen altem und neuem Längungsweg ca. 0,48m durch Senkung der Straße gesichert werden kann.

Der der Straße auf der Straß: Herleitung Kleinfuß nicht kreisförmig ist, und wenn Längungsarbeiten nur in dem Längungsstreifen führen wird, so sollen die Anlagungsarbeiten sein, bis der Kinderaufstellung der Straße möglich gemacht werden kann.

Anliegen:

Wiederherstellung, Längungs- u. Querschnitt.

- 2.) Planmäßig dem Wasserversorgungsnetz mit dem zu verbinden die Wasserleitungen, sowie die Längungs- und Querschnitt zu untersuchen.
- 3.) z. d. A. 1b m. 1a (als)

484
47
51
32

Wasserl. u.
Fog
A. K. V.

Kopf, 16/19, Fog, Ker. u. u.

A. K. V.

Ordnungsmotiv

Letzt. Leinwand N: 158
über die Reißbänke bei
Holkumburg in Rm 8, 254
die Reißbänke sind bei
Lappf.

- | | | | | | | | |
|----|------|----|-----|--------|-----|-------|----|
| 57 | 715 | Is | Luz | Leu-M- | no. | 3.2. | 43 |
| 48 | 7627 | " | " | " | " | 19.5. | 43 |
| 48 | " | " | " | " | " | 6.7. | 43 |

Aktei V

7/7.43

Links

zuer.
Thom Ba. fcl-



Banwald-Allee

Allee

Albtra Straße

5566

5573

5568

5574

5557

5558

5559

5560

5561

5562

5563

5564

5565

5566

5567

5568

5569

5570

5571

5572

5573

5574

5575

5576

5577

5578

5579

5580

5581

5582

5583

5584

5585

5586

5587

5588

5589

5590

5591

5592

5593

5594

5595

5596

5597

5598

5599

5600

5577

Hart Gassel

R. 120 m

R. 120 m

R. 120 m

R. 120 m

101 Straße 250 m

ELRA

4877

4878

4879

4880

4881

4882

4883

4884

4885

4886

4887

4888

4889

4890

4886

4887

4888

4889

4890

4891

4892

4893

4894

4895

4896

4897

4898

4899

4900

4901

4902

4903

4904

4886

4887

4888

4889

4890

4891

4892

4893

4894

4895

4896

4897

4898

4899

4900

4901

4902

4903

4904

4886

4887

4888

4889

4890

4891

4892

4893

4894

4895

4896

4897

4898

4899

4900

4901

4902

4903

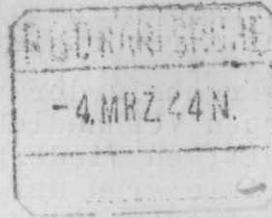
4904

Vorstand
des Eisenbahn-Betriebsamts
Mülhausen (Els)

Neubau

Stz/Jb 21

Mülhausen, den 3.3.1944



An die
Reichsbahndirektion

Karlsruhe

Betr: Wiederherstellung der Strecke Waldighofen-Steinsulz
h.i. Behelfsbrücke für die Strassenunterführung in
Km 0,747 Waldighofen- St Ludwig

Verfg RBD 48 Jbm Mü v. 17.2.44

Anlagen: 1) Lageplan 1:1000

2) Entwurfsskizze 1:100

3) Längenschnitt in der Bauwerksachse

4) Längenschnitt der Strecke für den Fall des Hebens
des Gleises.

Die Schürfgrube beim Bauwerk ist alsbald ausgehoben worden. Wie schon am 23.2. gelegentlich der Ortsbesichtigung durch Herrn Dez. 48 zu sehen war, besteht der Untergrund bis in etwa 2,40 m Tiefe aus Kies mit Sand und Lehm. Alsdann folgt eine, wie anderwärts ermittelt, mehrere m tiefe Schicht aus blauer Lette.

Es wurde am 23.2. in Aussicht genommen, die Behelfsbrücke sowie die einseitig anschliessenden Flügelmauern in massiver Bauweise auf den Fundamenten des 1940 zerstörten Bauwerks zu erstellen. Indessen wurde ich am 25.2. fernmündlich verständigt, dass nach den Verhandlungen mit der Wehrmacht zwecks Bereitstellen von Pionieren für die Bauausführung nunmehr eine andere Lösung in Frage kommt, nämlich Lagerung des Überbaus über der Strasse auf Holzjochen, letztere zwischen Strasse und früheren Widerlagern stehend.

Am 28.2. habe ich dem Vorstand des Strassenbauamts Mülhausen-West an Ort und Stelle diese unsere Absicht erklärt. Der Fahrdamm der Strasse, welcher von und hinter der Brücke 5,00 m breit ist, hat am Bauwerk zwecks Einlaufs in die anschliessenden Kurven 7,00 m Breite zwischen Bordsteinen. Das Strassenbauamt besteht nun darauf, dass diese Breite sowie beiderseits der Bordsteine eine Öffnung von 0,50 m frei bleiben. Die Erfüllung dieser Forderung - die wohl auch der C.d.Z. bestätigen wird - bedingt, dass die Holzjoche teilweise vor, teilweise auf das Fundament der alten Brücke zu stehen kommen. Da es sich nicht um massive Pfeiler handelt, hätte ich gegen diese Lösung keine Bedenken, sofern die beiden Fundamentteile durch Eiseneinlagen miteinander verbunden werden.

.../...

R. J. J. J.
22690

Die Entwurfsskizze Anl. 2 zeigt, wie ich mir das Bauwerk denke. Es ergeben sich in der Bahnachse gemessenen Stützweiten von 12 m, 19 m, 12 m. Die Endauflager auf dem Bahndamm sind dabei so angeordnet, dass auf der Seite der 1940 beschädigten Flügelmauer nach in 1:1 geböscht werden kann, zumal auf der Seite Waldighofen, wo diese Mauer fast ganz zerstört ist.

Es ist bisher am Ergebnis der vor 2 Jahren mit der Strassenbauverwaltung geführten Verhandlungen durchaus festgehalten worden, wonach bei der endgültigen Wiederherstellung des Bauwerks die Strasse, wie in Anl. 1 in grün dargestellt, begradigt werden soll. Dennoch ist in der Entwurfsskizze die Stellung der Holzjoche so gewählt, dass daneben endgültige Widerlager nach der vor 1940 bestandenen Gesamtanordnung hergestellt werden könnten, falls dies alsdann für zulässig erachtet würde.

Bei Anordnung der Holzjoche wurde auf Wiederverwendung von beim Abbruch der Dollerbrücke bei Lutterbach gewonnenen Hölzern Bedacht genommen. Dazu wurde die Herstellung eines etwa 80cm hohen Sockels aus Beton nötig. In den Beständen hier abgebauten Brücken befinden sich noch andere Hölzer. Wegen durch das Tb weiter verfügbaren Holzes werde ich mich mit diesem fernmündlich benehmen.

Der Winkel der Strasse zur Bahnachse ist, wie die örtliche Aufnahme ergeben hat, genau 40° . Aus Anlage 3 ist ersichtlich, wie die Erd- und Trümmersmassen im Zuge des Längenschnitts der Bahn z.Zt. gelagert sind.

Das Abstecken der Bahnachse durch das Vermessungsamt ist im Gange. Diese Achse verläuft über dem Bauwerk in einem Radius von 2000 m, der mit den beiderseits anschliessenden Kurven $R = 300$ m einen Korbbogen bildet. Die Regelüberhöhung in $R = 300$ m (§ 4(2) der Oberbauvorschriften) beträgt für 40 Km Geschwindigkeit 45 m/m. Ich schlage vor, 30 m/m Überhöhe durch den ganzen Korbbogen durchzuführen. Bei den Holzjochen wird sie durch entsprechende Auflagerung auf den Betonsockeln hergestellt.

Die Durchfahrtshöhe über der Strasse wird bei Wahl von 2 x 3 Peine-Trägern in der mittleren Öffnung 4,24 m gegenüber 4,27 m im Zustand vor 1940. Der Vorstand des Strassenbauamts hat - vorbehaltlich der Stellungnahme des C.d.Z. - dagegen keine ernststen Bedenken erhoben. Sollte letzterer es tun, so schlage ich vor, die Strecke von Km 0,650 bis Km 0,900 gemäß Längenschnitt Anl. 4 zu heben. Dadurch würde die Durchfahrt unter dem Bauwerk 4,48 m werden.

Die Unterlagen zur Einholung der Genehmigung des Bauvorhabens durch den Baubevollmächtigten als Kriegswichtige Unterhaltungsarbeit lege ich heute gleichfalls vor.

Ich stelle nunmehr das Leistungsverzeichnis zum Einholen eines Angebots bei der Baufirma Lutz und Kinkel auf und zwar unter der Voraussetzung, daß diese Unternehmung zunächst die Arbeiten für die Fundamente selbst ausführt, alsdann für die folgenden Arbeiten uns alle fehlenden Stoffe (Kies, Sand, Holz, Kleineisen usw.) liefert, während für die entsprechenden Ausführungsarbeiten die Bauleitung sich die Entscheidung vorbehält.

Ich gebe dem RBA Basel Kenntnis von diesem Bericht und schlage ihm vor, die z.Zt. fehlenden Gleisstücke alsbald wieder zu verlegen und zwar zunächst in der alten Höhenlage, dabei vordringlich die Seite Steinsulz fehlende Stück. Darnach könnte mit Einriemen der Baustelle und Fundamente sofort begonnen werden.

Kernschmitt

Als Bestimmungsbahnhof für den Versand der Träger kann vorerst Mülhausen Rangierbahnhof (Anschrift EBA Mülhausen Neubau) angegeben werden. Es erfolgt dann voraussichtlich Weiterleitung nach Steinsulz.

Elt sehr

i. V.

al

Lucy

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 14. März 1944

48 Jbm MU *Bo/169*

1014 3 Gopfrich

14/3
14/3
begl: Be 14/3

Betr: Wiederherstellung der
Strecke Waldighofen-
Steinsulz

hier Behelfsbrücke für
die Straßenunterführung
in km 0,747 Waldighofen-
St. Ludwig.

- 1) Niederschrift über die Besprechung am 8.3.44 beim Chef der Zivilverwaltung im Elsass, Abteilung Straßenwesen, in Straßburg.

Anwesend: ~~Vom~~ CdZ Abt Straßenwesen: Regierungsdirektor Uhde
Oberregierungs- und -baurat Lämmlein →
Regierungsbaurat Hauck →
von Rüstungsinspektion Oberrhein: Hauptmann Ruof
Reichsbahndirektion Karlsruhe: Oberregierungs-
baurat Knittel →
Oberbaurat Schmutz →

Bei der Aussprache wurde seitens der Rüstungsinspektion die Notwendigkeit betont, die genannte Brücke möglichst rasch wieder herzustellen, um den stark gewachsenen Berufsverkehr nach und von St. Ludwig soweit als möglich der Reichsbahn zuzuweisen und Omnibusfahrten einzusparen. Es wurde ferner von der Abt Straßenwesen festgestellt, dass die unterführte Straße für die Wehrmacht große Bedeutung gewinnen kann, und eine Einschränkung ihrer nutzbaren Breite vermieden werden sollte. Vor allem ist auf gute Sicht bei der Durchfahrt und auf Einhaltung einer Durchfahrtshöhe von mindestens 4,5 m Wert zu legen.

Ergebnis:

Die Abteilung Straßenwesen stimmt der Einschränkung der jetzt 8m betragenden Straßenbreite, am westlichen Widerlager (Seite Waldighofen) um 0,5 m zu. Die Reichsbahn wird dann die Fundamentplatte für das westliche hölzerne Stützjoch auf einem zwar nicht guten, aber einigermaßen/Baugrund zwischen dem gesprengten Widerlager und der Straße betonieren. Sie vermeidet dadurch die zeitraubende Beseitigung der Trümmer dieses Widerlagers und die teilweise Lagerung der neuen Fundamentplatte auf dem alten Widerlagerfundament. Auf der Ostseite (Seite Steinsulz) soll dagegen die Fundamentplatte für das östliche Stützjoch auf dem Fundament des alten Widerlagers aufbetoniert und das Stützjoch an dessen Stelle errichtet werden.

1 gleichmäßigen

Hierdurch wird gegenüber dem Zustand vor der Zerstörung die Sicht noch etwas verbessert, worauf mit Rücksicht auf die Straßenkrümmung auf dieser Seite besonderer Wert gelegt wird. Der Umfang der Trümmerbeseitigung ist hier viel geringer als er auf der Westseite wäre. Die-verlangt

Die verlangte lichte Höhe von 4,5 m wird ohne Änderung an der Straße durch entsprechende Hebung der Bahn gewonnen werden.

Die Reichsbahndirektion wird alsbald die Zustimmung des Baubevollmächtigten zu dem Bauvorhaben einholen und die Arbeiten durch eine in Mülhausen ansässige Tiefbauunternehmung beginnen lassen.

hier wird dem freigebliebenen Vorversprechen gegenübergestellt
 Nachricht dem Chef der Zivilverwaltung im Elsass Abt Straßenwesen

S t r a ß b u r g Bismarkplatz 4

Die Rüstungsinspektion Oberrhein erhält ebenfalls Nachricht.

3) Nachricht von 1 und 2 der Rüstungsinspektion Oberrhein, Strasbourg

S t r a ß b u r g Bismarckstr. 11

4) Nachricht dem Eisenbahn-Betriebsamt Mülhausen

auf Bericht Stz/Jb 21 vom 3.3.44 mit dem Ersuchen alsbald eine nach dem Ergebnis der Besprechung berichtigte Skizze einzusenden, von der Firma Lutz und Kinkel ein Angebot zu erheben und vorzulegen.

Mit der Vorbereitung der Arbeiten durch die Firma ist alsbald zu beginnen.

5) Z d Akten

über die Vorarbeiten vor der Vorarbeiten
~~über die Vorarbeiten vor der Vorarbeiten~~

5) Vorbericht von 1) bis 4) dem Reichsbahn-Schreibbüro Basel

6) Wegabgrenzung To. 4. To 8 zur Kenntnis i. d. Ausführung der 4 Querschnitte vor dem To 2 (Längsschnitt-Plan 1:100) sind die Querschnitte in Blaustrich anzugeben, die bis zum Vorversprechen gegeben:

Querschnitt der Weiteöffnung 20 m, 4. gipfel über der weite. Querschnitt bis zum Punkt vor Weiteöffnung mit der Weiteöffnung 8,5 m, von der bis zur Weiteöffnung 11,5 m.

Neu Höhe vor SO	Stützpunkt	360,16	+ NW
	Wdh. durch Weiteöffnung	4,50	
		364,66	"
	Überhöhung der Weiteöffnung	+ 0,05	"
	Kreisbogenbereich	364,71	"
	" fop I P 80	0,80	"
	" OK	365,51	"
	Neu + Weiteöffnung	0,16	"
	SO =	365,83	+ NW

Abt 3 Güter

Abt 3 Güter

43
47
K
W
L
L
L
L
L

M 13/13

L 13/3 R 13/3

17) Or.

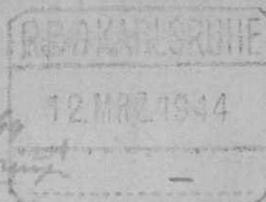
Der Vorstand
des Eisenbahn-Betriebsamts
Mülhausen (Els)
- Neubau -

Mülhausen, den 10. März 1944

Stz/Jb 21

An die
Reichsbahndirektion
Karlsruhe

108
Wsp. Prot. v. 13. 11. 43
zu Prot. 1. 1. 44
Seite 13.3



48

Betr: Strassenunterführung bei Waldighofen (km 0.747 Waldighofen-St. Ludwig)

- Verf RBD 48 Jbm Mü v. 17.2.44 -

Anlage: 1 Entwurfskizze 1:100 - 3 fachs

Nachdem bei der Besprechung beim CdZ -Strassenbau- vom 8.3.44 entschieden wurde, dass ein Holzjoch zwischen dem früheren Widerlager Seite Waldighofen und der Strasse, das andere auf dem früheren Widerlager Seite St. Ludwig erbaut werden soll, ferner die Strassenbauverwaltung die Verringerung der Strassenbreite von 7.00 auf 6.50 m zwischen Bordsteinen für zulässig erachtet, dagegen auf einer lichten Durchfahrthöhe von genau 4,50 m bestanden hat, lege ich im Nachgang zu meinem Bericht gleichen Zeichens vom 3.3.44 hiermit eine neue Entwurfskizze vor.

Es wurde vom Widerlager Seite Waldighofen so weit abgerückt, dass das möglichst breit gehaltene neue Fundament nicht mehr über das bestehende Fundament zu liegen kommt. Dadurch wird die Stützweite der Hauptöffnung jetzt 19.00 m. Bei Wahl von 2 X 3 Peineträgern 75 genügt die in dem als Anlage 4 meinem Bericht vom 3.3. beigefügten Längenschnitt vorgesehene Hebung der Strecke gerade noch, um über der Strasse die lichte Durchfahrthöhe von 4.50 m zu erreichen.

Der in der Zeichnung gewählte Abstand der Endauflager von den Holzjochen ist Seite Waldighofen dadurch bestimmt, dass dort nach der Strasse zu in 1:1 geböschet werden soll (Pflasterung mit in Obersept noch verfügbaren Bruchsteinen), Seite St. Ludwig dadurch, dass dort die Flügelmauer bis etwa 1,00 m Höhe über der Strasse noch tragfähig ist.

Es ergeben sich für die äusseren Öffnungen Stützweiten von 9.00 m und 12.00 m. Nach neuer Bearbeitung erscheint es mir vorteilhafter, hier jeweils 2 X 2 Träger zu wählen. Ich bitte die Lieferung sämtlicher Träger bis etwa 15.4. veranlassen zu wollen.

Das Leistungsverzeichnis für die Vergebung der Arbeiten teils endgültig, teils bedingt an Unternehmer Lutz & Kinkel wird soeben neu aufgestellt. Ich denke das Angebot bis etwa 16.3. zu erhalten. Der Unternehmer erklärt, eine Woche nach Zuschlagserteilung mit den Arbeiten beginnen und - bei der zu erwartenden Unterstützung durch das Arbeitsamt - fördern zu wollen, dass nach 2 Monaten die Inbetriebnahme der Brücke erfolgen kann, dies unter der Voraussetzung, dass sämtliche Arbeiten ihm übertragen werden.

Ich bitte um grundsätzliche Genehmigung des Vorentwurfs nach anliegender Entwurfskizze und um Genehmigung der Höherlegung der Bahn nach Anlage 4 meines Berichts vom 3.3.44.

i. V. Lutz

Fundament
des

*für Widerlager
ne 50m breite
nicht geneigert
werden! Dann
ist 10m breite
Widerlagermauer
5m - Höhe
10,0*

16.3

R. Lutz

Abt

48 H 8 Tbm Fa Els.

Zur Ranglo	am	best.
Ent- gef.		

Arbeitsverträge, vom März 1944.

Labr. Wappensteinverfassung
bei km. 0,747 der Strecke:
Mehringhofen - St. Linsmünz

Ab 23 3. Pfeifer

1.) Der des E. G. St. Müllhausen

Mit Beginn auf Lavicht Str. / No 31
v. 10.3.44 und der Lagerung v. 16.3.44.

Arbeitsverträge:
1 Zinsverträge
(5 fünf)

Wir überfordern ~~die~~ ~~Arbeitsverträge~~ ~~in~~
5 fünf für die ~~Arbeitsverträge~~ ~~die~~ ~~Arbeits-~~
verträge ~~der~~ ~~Arbeitsverträge~~ ~~in~~ für die
Gutshaltung der Holzbocke messgebund
Wir ~~erfahren~~ ~~die~~ ~~Arbeitsverträge~~
der ~~Arbeitsverträge~~ ~~der~~ ~~Arbeitsverträge~~
eine ~~Arbeitsverträge~~ ~~für~~ ~~die~~ ~~Arbeitsverträge~~
Arbeitsverträge ~~der~~ ~~Arbeitsverträge~~ zu.

2.) Gr. d. H. Tbm Fa (Els)

No. 23.3.

48
H
Tbm
Fa

H. 23

Akteivorlage

Geschäftszeichen 48 16 27 Is. Jg. Ba. Els Karlsruhe, den 10. 5. 19. 44

Wiedervorlage der Verf vom 20. Oktober 19. 43

Betreff: Lehrer Nr. 158 über die Prüfungen bei Volkshochschule Kur 8, 254

Aktei... V

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 11. Mai 1944.

48. 16. 27. Is. Jg. Ba. (Els.)

Ref: wie vor

1.) Akt. Bemerkung

Erinnerungskarte an das Reichsbahn-Gebietraum Garel
am 11. 5. 44. abgegangen.

Ab. am 15. 5. 1944

Erinnerung beigefügt
48 16 27 44
Bachle
1/7

2.) Nr. am 1. 7. 44 wegen Überwachung des Eingangs der
Zeichn.

Nr. 13.5

Ref: wie vor

1.) Akt. Bemerkung Erinnerungskarte an das Reichsb.-Gebietraum
* Garel am 6. 7. 44 wegen abgegangen

2.) Nr. am 4. 12. 44 wegen Überwachung des Eingangs der
Zeichn.

Nr. 7.7

Proth
11. 5. 44.

Proth
6. 7. 44.

48 16 27

