

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Aktenzeichen

2000 E6

Akteninhalt:

Ingenieurbau, Oberbau
Krönung und Aufstellung von
Weisen u. Krönungen im Elsass

Früheres Aktenzeichen:

Hauptaktei

V

Aktenschrank:

C

Angefangen

Maiz

19

43

Aktenfach:

13

Beendet

19

Beamtenaktei (für Dez.)

Zimmer:

Band:

I

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahn-Zentralamt Berlin

Berlin SW 11, Hallesches Ufer 35-36 76

Reichsbahn-Zentralamt Berlin SW 11

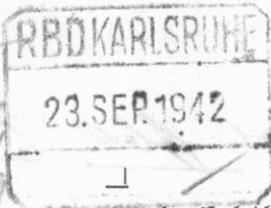
Drahtwort
Bahnzentralamt Berlin

Fernruf
29 Blücher 5271

Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank, Berlin
Reichsbankgirokonto Postfach Berlin 144 32

An die
Reichsbahndirektion
Karlsruhe

Eingang- und Bearbeitungsvermerke



Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

unsere Nachricht vom

unsere Zeichen
1747 Iow

Tag
21.9.1942

Betr Dreischienen- und Schmalspurweichen.

Wir erhielten mit Ihrem Schreiben 47 To 6 Iowu. (Els) vom 25.8.42 10 Zeichnungen über die im Elsaß eingebauten Dreischienen- und Schmalspurweichen. Um einen Überblick über das Aufkommen der verschiedenen dreischienigen Anlagen zu gewinnen, ersuchen wir uns Lagepläne jener Bahnhöfe zu übermitteln, wo dreischienige Weichen eingebaut sind.

Weiterhin bitten wir, zur Überprüfung der Verwendbarkeit unserer vorhandenen dreischienigen Weichen 8^a - 1:9 für Ihre dreischienigen Anlagen, um folgende Angaben der auf Ihren Schmalspurstrecken verkehrenden Wagen und Lokomotiven:

Abmessungen der Radsätze entspr. Anlage C der BS (DV 842) mit allen Toleranzen (Radreifenumriß mit kleinster und größter Radreifenbreite und mit Angabe der kleinsten Spurkranzdicke, gemessen 10 mm außerhalb des Laufkreises); ferner die erforderlichen Angaben über die Achsenverhältnisse der verschiedenen Lokomotiven und Wagen (Achsabstände, Abstände der Drehpunkte von Drehgestellen und von Laufachsen, Angabe der festen und verschiebbaren Achsen, Verschiebbarkeit von Achsen nach jeder Seite in mm, Ausschläge von Drehgestellachsen nach jeder Seite in mm, Angabe von spurkranzlosen Rädern, Raddurchmesser).

gez. Prof. Hartmann

Beglaubigt:

Stanek
t RI

...
...	29/9	...
...
...

47 906 Jense (pfl.)

sp. Nr. 30/9.

Laßt am 29. September 1946.

Obj: *Scirpium a. und*
Sparganium angustifolium

~~ad. 30-9. 60p. 100~~ Laßt am 29. September 1946 Obj: *Scirpium a. und*
Sparganium angustifolium

Die aufgeführten Obj. sind in der Untersuchung von
Karyotypen in reiferen Stadien
auf dem Scirpium-Blüten
eingebaut sind. Wenn diese Pflanzen in den Pflanzen
nicht ohne weiteres als Scirpium-Blüten kenntlich sind,
2) Objekte bei 906 müssen für besondere Bearbeitung
werden.

47
Die mir 2 bzw.
abgegebenen
Objekte sind
Karyotypen
auf dem Scirpium
eingebaut sind.
906/29.9.

29/9 29.9

Mit
Gruß
21.

- Objekte R.v
5 Karyotypen
1 Sparganium
2 Scirpium

Karyotypen 5 Karyotypen der Scirpium, auf
dem Scirpium-Blüten eingebaut sind. Die
Objekte sind in den Karyotypen deutlich
sichtbar. Für die Bearbeitung der in dem
verfügbaren Material der Obj. 29.9.46
Gruß, bitte auf die mir die entsprechenden
Karyotypen. Bei weiterer Mitteilung würde ich
Hoffnung haben. Aug 27

26/10

26.10

Der Vorstand
des Eisenbahn- Betriebsamts
K o l m a r / E l s .

Nr 18/Jow

Kolmar, den 12. Okt. 1942.

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

Betrifft: Dreischienen- und Schmalspurweichen.
Bezug: Verfg. 47 To 6 Jowu (Els) vom 29.9.42.
Anlagen: 4 Pläne und 1 Verzeichnis.

Angeschlossen übersende ich die Lagepläne derjenigen
Bahnhöfe meines Bezirks, auf denen dreischienige Weichen einge-
baut sind.

Die betr. Weichen sind in den im Kopf des Verzeichnisses
angegebenen Farben kenntlich gemacht.

REDBKARLSRUHE
15. OKT 1942

106

47
15
X

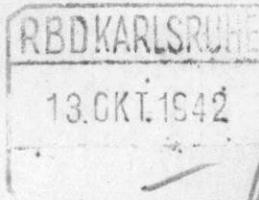
Reuter

106

Vorstand
des Eisenbahn-Betriebsamts
Straßburg 2

Straßburg(Els), den 12.Okt.1942

13/Jo



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

Betr: Dreischienen- und Schmalspurweichen
Zu Verf 47 To 6 Jowu (Els) vom 29.9.42
Anlage: 1 Bahnhofspan

Angeschlossen lege ich den Bahnhofspan vom Bf Lützelburg vor, in welchem die Weiche Nr 6 als eine in einem dreischienigen Gleis liegende einfache Schmalspurweiche rot gekennzeichnet ist.

Das Dreischienengleis liegt zwischen den Punkten A u B; das Schmalspurgleis endet im Punkt A und das Vollspurgleis im Punkt B.

Die Ausbildung der Weiche Nr 6 ist mit besonderer schematischen Skizze dargestellt.

Fuch

Se

M1

Zu Lf. Poluar werden die 3 gleisigen Pfeifen
von allen im Gefäß ~~erhalten~~ ^{erhalten} Normal-
~~gemäß~~ ^{gemäß} ~~behalten~~. Auf die Pfeifen nach Poluar
Kurd, Poluar lassen und den anderen
Gleit auffließen lassen, wegen kleinen
Gleit Korrekturen nur T13 haben
zu Lieferung der Pfeife in Poluar

M1
N 28/11

Adressdirektion

Kraftverkehrsstelle

Spediteur-Abrechnungskarte für den Güterkraftverkehr der Reichsbahn

Nr. vom / 19.....

zu Kraftwagen-Frachtbrief Auftrag Nr.

Abf-Spediteur

Kraftverkehrsstelle

in

Wohnung

von
(Versandort, Einladestelle)

zuständige Tarifbahnhöfe

nach
(Bestimmungsort, Ausladestelle)

Inhalt der Sendung	angegebenes Gewicht		Frachtpf kg	Tarif-		Frachtlag 100 kg	Fracht		Sped-Vergütung Betrag			abge- rechnet am
	kg	kg		klasse	entf km		R.M.	Pf.	Satz	R.M.	Pf.	

befördert mit Kraftfahrzeug

hierzu Nachnahme

hierzu Nebengebühren

zusammen

vom Absender zu erheben

vom Empfänger zu erheben

nachgeprüft:

(pol Kennzeichen)

B III 76981

Spediteur-Abrechnungskarte für den Kraftwagen-Güterfernverkehr
A 5 q Bk 60 6 c Karlsruhe

4. 39. 10 000 Blod. F G

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahn-Zentralamt Berlin

Drahtwort
Bahnzentralamt Berlin

Fernsprecher Ortsruf 19 52 71
Fernruf 1969 01

Besuchszeit 9 bis 15 Uhr
sonnabends 9 bis 13 Uhr

Reichsbahn-Zentralamt Berlin SW 11

An

RBD Karlsruhe

Zr 7
Gant...
27 1/2

KARLSRUHE
20.FEB.1943

47

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Nachricht vom

Unsere Zeichen

Berlin SW 11
Hallesches Ufer 76

1747 Iow 24.2.1943

Betreff

Dreischienen- und Schmalspurweichen

Unter Bezugnahme der fernmündlichen Besprechung mit Herrn Reichsbahndirektor Biehler am 22.2.43 bitten wir um gefällige Beantwortung unseres Schreibens 1747 Iow vom 21.9.42.

gez Hartmann

Beglaubigt:

Neubert
A. NB. O.J.

fornix 35 214

(47 T06 Fou vom 25.8.42)

Aut. 107...

M 1 10

Lauen Dez. 21

1851/52

zu erst. Bismarck. In dem Bericht
veröffentlichten Mitgliedern des Reichstages
veröffentlichten Mitglieder sind, für den
ist das Mitglied Offizier mit Meistern
besten mit der besten mit weiteren
meiner Verantwortung diese für den
die im Bericht. Mitglieder des Reichstages
die Angelegenheit ist sehr wichtig
zu werden, weil die letzten Tage
in. beabsichtigt sind zu werden
müssen.

1851/52

1851/52

To 6
1851/52

Lauen Dez 47

Andere erhalten Sie die von RFA Berlin
Angaben über die mit Dr. Fischer
im Elbe-Verfahren
die Zusammenfassung der Angaben
die mit dem Verfahren
die Zusammenfassung der Angaben
wenn.

1851/52

47 To 6 Towen ffl.
 Deutsche Reichsbahn
 Reichsbahndirektion Karlsruhe
 Beschluß vom 11. März 1943.

19/3
 20/5 20/6
 W

Lab. Druckschriften- und Schmuckgegenstände

1) Dr. Dr. R. A. Becken

Auf die Pflichten

1947 Towen
 21. Sept 1942 und
 1947 Towen 24. Feb 1940

ADRIAN GÖPFRICH

- 1 Anhang:
- 1 Druckschrift
- 5 Lagenblätter
- 1 Abzug
- 1 Zinsrechnung über
- Aufschünde in 1. 1. 1940
- 1 Zinsrechnung über
- Rechnungsabgabe
- 1 Kassenbuch
- 1 Zinsrechnung:
- Zinsrechnungstellung
- des Kassenscheins für
- Schmuckgegenstände.

Anhang über den von 5 Naturgleichnissen
 in denen die auf dem alljährlichen Aufschub
 angegebenen Druckschriften- und Schmuckgegenstände
 in unvollständiger Form vollständig gemacht sind:

Die auf dem Jahr Kolmar, Kolmar-Dort, Kolmar-Kanal
 haben und Kolmar-St. Josef angeführten Druckschriften,
 welche sind vorhanden in einem Magazin unvollständig
 vorhanden sind.

Die weiteren angegebenen An-
 gaben druckschriftlicher Art sind mit den weiteren
 4 Anhängen zu versehen. Die Zinsrechnungstellung dieser
 Angaben ist hier anzugeben, da die ursprüngliche
 angeführten Angaben wegen Verlust aller Zinsrechnungen
 von den Druckschriften nicht vollständig vorhanden.

Wir bitten um Ihre Bestätigung.

2) Dr. Dr. R. A. (Towen) ffl.

R. A. Becken 19/3

19. 15. 1943
 19/3

Bestätigung, daß die Druckschriften
 angeführten Teilnehmern
 sehr schnell gemacht
 sind in dem angegebenen
 unteren Teilchen, wenn
 die Zinsrechnungen zu erhalten.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahn-Zentralamt Berlin

Reichsbahn-Zentralamt Berlin SW 11

Drahtwort
Bahnzentralamt Berlin

Fernsprecher
Ortsruf 19 52 71
Fernruf 19 69 01

Besuchszeit 9 bis 13 Uhr
sonnabends 9 bis 13 Uhr

An die
Reichsbahndirektion

K a r l s r u h e



Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Nachricht vom	Unser Hausruf	Unsere Zeichen	Berlin SW 11
47 To 6 Iow	20.3.43		35 214	1747 Iow	Hallesches Ufer 76
(Els)					1.4.43

Betreff Dreischienen- und Schmalspurweichen

In dem uns übermittelten Verzeichnis der im Bezirk des EBA Kolmar vorhandenen Dreischienenweichen sind 7 verschiedene Dreischienenweichen dargestellt und zwar in allen Fällen mit außenliegender Schmalspur. Vergleicht man die Eintragungen in Ihrem Verzeichnis mit den erforderlichen Fahrten in den wieder beigefügten Lageplänen, so ist zu erkennen, daß die 7 aufgeführten Dreischienenweichen zur Durchführung der Anlagen nicht ausreichen, sondern auch Weichen mit innenliegender Schmalspur verwendet werden müssen. Als Beispiel hierfür haben wir zu dem Lageplan Kolmar für Weiche Nr 26 und 27 und Kolmar-Kanalhafen Weiche Nr 10, 11 und 12 Deckblätter angefertigt und beigefügt. Weiterhin sind in Ihrem Verzeichnis die Weichen Nr 32, 60 und 62 für Bf Kolmar mit der Neigung 1:8,5 angegeben, während der Lageplan diese Weichen mit der Neigung 1:10 vorsieht; wir bitten dies klarzustellen.

Aus Gründen der Vereinheitlichung und unter Berücksichtigung vorhandener Entwürfe schlagen wir vor, sämtliche erforderlichen Dreischienenweichen aus Schienen Form 8 mit der Neigung 1:9, anstelle 1:8,5, 1:10 und 1:7, nach beigefügter Absteckskizze auszuführen. Wir bitten zu prüfen, ob die örtlichen Verhältnisse die allgemeine Verwendung der Neigung 1:9 nach unserer Absteckskizze zulassen. Sollte sich an einigen Stellen die Neigung 1:9 nicht durchführen lassen, so kann, wie in unserer Absteckskizze rot eingetragen, durch Verbiegen des abzweigenden Stranges hinter dem Herzstück die Neigung 1:8,5 erreicht werden.

Um mit den notwendigen umfangreichen Konstruktionsarbeiten beginnen zu können, bitten wir, das beigefügte Verzeichnis zu berichtigen, in den Lageplänen die erforderliche Lage der Schmalspur (ob innen- oder außenliegend) einzutragen und uns diese berichtigten Unterlagen wieder zurückzureichen.

Anlagen: 1 Verzeichnis
5 Lagepläne
2 Deckblätter
1 Absteckskizze

gez Jaehn

Beglaubigt:

Stanek LBJ

Herr Karlentke
47 706 Towee

Betriebsamt
30 APR. 1943
Kolmar

Kalentke, am 9 April 1943

Auf den Luft
K. 18/1943

M. H. R. v. am dort geb. Kalmar

am 12. Okt. 1942.

- 1. Anlage R v
- 1. Abzugswert
- 1/2 Lagerplan
- 1. 2. Blatt
- 1. Abzugswert

zur Kenntnis mit dem festsetzen der Offizier
 und Einweisung der angestelltemen Abzugswert.
 Ferner setzen wir zu wissen, ob die weiteren Abz.
 fahrten die allgemeinen Anweisung der Abzugsw.
 witzung 1:9 auf der anliegenden Abzugswert
 gelassen. Wenn sämtliche Abzugswert sind 2. Blatt
 auf den beiden & angestelltemen Abzugswert
 einzuhalten. Die Anlage der Abzugswert setzen
 ein beibehalten zu lassen.

Herr
Lichter

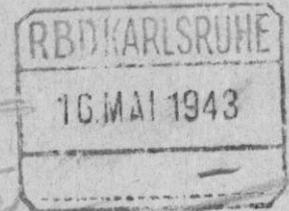
[Signature]

Nr 11/Jow

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

Betrifft: Dreischienen- und Schmalspurweichen
Zu Verf 47 To 7 Jowu vom 9.4.43.

Anlagen: 1 Verfg. ²²
I 1 Verzeichnis (neu)
II 1 Verzeichnis (alt)
III-VI 4 Lagepläne
VII 1 Absteckskizze
VIII 2 Deckblätter (RZA)
IX 23 Deckblätter (neu)
X 1 Deckpause zum Gleisplan 1:500 Bf Kolmar-St. Josef
XI 2 Weichenbestellskizzen (Zweitschriften)



Das Verzeichnis habe ich neu aufgestellt; die Unterteilung nach Weichen mit innen- und aussenliegender Schmalspur wurde im Verzeichnis vorgenommen. Die Lagepläne wurden berichtigt. Zur Durchführung der Anlagen sind für ein Neigungsverhältnis $7 \times 2 = 14$ verschiedene Dreischienenweichen erforderlich. Für die Rechtsweichen sind die Spiegelbilder maßgebend. Die verlangten Deckblätter sind angeschlossen.

Die Weichen Nr 32,60 und 62 Bf Kolmar haben die Neigung 1:8,5 (nicht 1:10 wie im Lageplan angegeben ist).

Die Neigung 1:9 kann für Weichen in freier Lage verwendet werden. In einigen Fällen wäre die Weiche 1:9 als Bogenweiche zu verlegen. Für die sonstigen Weichen lassen jedoch die örtlichen Verhältnisse die allgemeine Verwendung der Dreischienenweichen 1:9 (auch 1:8,5) nicht zu. Als Beispiel hierfür diene der Bf Kolmar- St. Josef. In beigefügter Deckpause zum Gleisplan 1:500 wurden die Weichen Nr 5,8 und 9 mit der Neigung 1:9 eingezeichnet, die Weichen Nr 10,11 und 12 müssen jedoch in 1:7,5 ausgewechselt werden, wenn nicht der ganze Bahnhof umgebaut werden soll. Mein Vorschlag (zeichnerische Untersuchung) wäre vom Vermessungsamt nachzuprüfen. Für die Weichen 1:7,5 habe ich die Absteckmaße der Reichsbahnweiche 1: 7,5 angenommen.

In den Bahnhöfen Kolmar Hbf, Kolmar- Nord und Kolmar- Kanalhafen wären ähnliche Untersuchungen vorzunehmen. Es fehlen hier jedoch die erforderlichen Gleispläne; vorhanden sind nur ungenaue Lagepläne 1:1000.

Wegen der Kriegsverhältnisse und des großen Arbeitsaufwandes schlage ich jedoch vor, die Vereinheitlichung der Weichen überhaupt zurückzustellen.

Zur Gewährleistung der Betriebssicherheit sind, nach örtlicher Prüfung durch H. Hez. 47, nur folgende Maßnahmen sofort durchzuführen.

://:

Die Weichen Nr 1,5 und 8 Bf Kolmar- St. Josef sind durch Altstoffweichen 1:8,5 auszuwechseln. Die Konstruktionszeichnungen sind vorhanden.

(Umdrucke Nr 9004 u 14.875 der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) Zweitschrift der Bestellskizzen ist beigelegt. Wegen der Dringlichkeit wäre die Anfertigung dieser Weichen einem Weichenwerk mit kurzer Lieferfrist (nicht Metz-Freskaty) zu übertragen.

Für die Weichen Nr 10,11 und 12 Bf Kolmar- St. Josef wären nur die vollständigen Zuggenvorrichtungen bei der Firma Vögele in Mannheim zu beschaffen. Diese Firma hatte die Weichen des Bfs Kolmar- St. Josef im Jahre 1911 an die frühere Privatbahn "Kaysersberger Talbahn" geliefert.

Die noch im Auswechslungsprogramm vorgesehenen Weichen Nr 9 Bf Kolmar- St. Josef und die Weichen Nr 2 und 7 Bf Kolmar-Nord wurden in der Zwischenzeit ausgebessert. Sie sind im Programm zu streichen.

W. Melmer.

Wu ²⁵/₅ in Fr 19

2) Abk und F03 zur Kenntnis. Wg + T019 R24/6

W. pr. Opern
703/125 ²⁵/₅

Sie im Aufnahmefähigkeitsprogramm angegebenen Abkürzungen
N. 9 des Malmer - H. Josef und die Abkürzungen N. 2 & 7
im des Malmer - Nord werden in der Genehmigungs-
entscheidung berücksichtigt. Die sind mit Frey vereinigt zu Abkürzungen.

20
16
Fex

3) Abk vom 20 Juni 1943 wegen Abänderung der Befestigung
des Abkürzungen 1, 5 & 8 f. des Malmer - H. Josef.

4) J. S. U. (J. S. U.)

20/5 19.5

47 To 6 Jona (Rls)
 Deutsche Reichsbahn
 Reichsbahndirektion Karlsruhe
 Anschluss vom 21. März 1943.

111
 21.5. Bockle
 21/3

Gute Schriftformen und Formelzeichnungen

Schiffbau
 1747 Jona
 vom 1.4.1943

AD 22.5. Gopriou

Am 21. März 1943

- 1 Holz
- 1 Holz
- 5 Holz
- 2.3 Holz
- 1 Holz
- 2 Holz
- 3 Holz

Angestellte geben mir Offener die Nacharbeiten für die
 Herstellung des 3. Heftes mit den Zeichnungen. Ich habe
 folgende die wichtigsten Punkte festzustellen zu müssen:
 Das alte Holzwerk, das wieder hergestellt ist, wurde
 durch ein neues Holzwerk ersetzt, das nicht genügend biegsam
 und geeignet ist. Die Abstände 32, 60 + 62 sind dem Holz
 feldern die Neigung 1:8,5 (nicht 1:10). Das Holzwerk ist
 biegsam. In dem neuen Holzwerk sind die Abstände
 getrennt in Abständen mit ununterbrochener und in Folge
 mit ununterbrochener Formelzeichen aufgeführt. Außerdem
 sind die Abstände mit ununterbrochener Formelzeichen mit dem
 Zeichen + und mit ununterbrochener Formelzeichen mit dem
 Zeichen - getrennt. Die gleiche Neigung ist nicht
 dem Holzwerk durchgeführt. Außerdem sind die
 Abstände ^{ununterbrochen} ~~ununterbrochen~~ ^{in dem Holzwerk}
 als ~~ununterbrochen~~ ^{ununterbrochen} ~~ununterbrochen~~ ^{ununterbrochen} in dem Holzwerk
 getrennt angegeben, wie sie in dem Holzwerk durchgeführt sind.
 Die die Pfeilzeichnungen sind die Pfeilzeichnungen ununterbrochen.
 Aber jeder Formelzeichen geben mir auf die richtigen Maßstäbe
 der Pfeilzeichnungen aufzuführen, die in der Holzwerk
 angegeben sind.

Die zur Herstellung des Heftes benötigten

Reinigung 1:9 heißt sich aus für Abwischen in feiner
 Länge durchzuführen. Für die heutigen Abwischen lassen jedoch
 die verbleibenden Abwischstücke die verbleibende Anwendung der
 Abwischreinigung 1:9 (auch 1:8,5) nicht zu. Als Ersatz
 hierfür dienen die Lt. Malmer- St. Josef. Zu beizugehender Lt. St.
 jeweils zwei Glasgläser 1:500 werden die Abwischen N. 5, 8 & 9 mit
 der Reinigung 1:9 eingeweicht, die Abwischen N. 10, 11 & 12 werden
 jedoch mit der Reinigung 1:7,5 eingeweicht werden, wenn nicht
 der ganze Behälter eingeweicht werden soll. Die neuen Unter-
 weisung würde von Mannschaften eingewiesen werden.

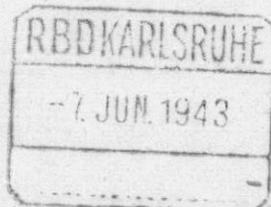
In dem Lt. Malmer St. Josef, Malmer-Wald und Malmer-Kirchhof.
 geben mir eine weitere Aufklärung über die zu beizugehenden Lt. St.
 für jedes die verbleibenden Glasgläser, außerdem sind mir
 eingewiesen Reinigung 1:1000. Wegen der für die verbleibenden
 großen Arbeitserleichterungspflichten mir aus, die Abwischen.
 für die Reinigung der Abwischen bei einer Reinigung zwei Glasgläser.

Zu einer Reinigung der Behälter für die Lt. St. St. Josef
 wichtiger verbleibender Reinigung folgende Maßnahmen sofort durch-
 zuführen: Die Abwischen N. 1, 5 & 8 und Lt. Malmer- St. Josef
 sind durch Abwischreinigung 1:8,5 eingeweicht. Die verbleibenden
 Arbeitserleichterungen sind eingewiesen. (Abwischen N. 9004 & 14815 der
 Abwischenreinigung in Lt. St. Josef - Lt. St. Josef), zum Ersatz der
 Lt. St. Josef ist beizugehender. Wegen der Reinigung der Lt. St. Josef
 Aufklärung dieser Abwischen mir aus Abwischen mit Lt. St. Josef
 Aufklärung zu überbringen. Für die Abwischen N. 10, 11 & 12 und Lt.

Wegen Überweisung der Malmer- St. Josef gemäß der Aufklärung der Angelegenheiten.
 Aufklärung der Lt. St. Josef, die Aufklärung der Abwischen N. 1, 5 & 8 für Lt.
 Malmer- St. Josef beizugehender werden lassen zu werden.
 Lt. St. Josef

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahn-Zentralamt Berlin

An die
Reichsbahndirektion
Karlsruhe



Berlin SW 11
Hallesches Ufer 76
5.6.43

Ihre Zeichen Ihre Nachricht vom Unsere Nachricht vom
47 To 6 Iowtu (Els) 20.3.43

Unser Hausruf
35 214

Unsere Zeichen
1747 Iow

Betreff

Dreischienen- und Schmalspurweichen

Bei der Untersuchung der Spur- und Rillenweiten für die dreischienigen Weichen haben wir folgende Unstimmigkeiten in den uns mit Ihrem Schreiben 47 To 6 Iown (Els) vom 20.3.43 zugestellten Zeichnungen über Achsabstände, Radreifenprofile und Zusammenstellung der Hohlachse für Schmalspurlokomotiven festgestellt:

Das Spurkranzmaß $c = 990$ mm und der lichte Radabstand $a = 934$ mm stimmt nicht überein mit den vorhandenen Werten e (gemessen 10 mm unter Laufkreis). Die Werte e sind für die Lok T 37 25,5 mm statt 28 mm, für die Lok No 355 25 mm statt 28 mm, für die Lok No 370 und 6499 27 mm statt 28 mm und für Personen-Gepäck und Güterwagen 24 mm statt 21 mm (gemessen bis Radinnenseite); außerdem fehlt für diese Wagen das Maß des lichten Radabstandes.

199 501
RZA Berlin
X 42
C/0758

- 2 -

Reichsbahn-Zentralamt Berlin SW 11
Hallesches Ufer 76

Drahtwort
Bahnzentralamt Berlin

Fernsprecher:
Ortsruf: 19 52 71
Fernruf: 19 69 01

Besuchszeit 9 bis 15 Uhr
sonnabends 9 bis 13 Uhr

Konten: Deutsche Verkehrs-Kredit-
Bank Berlin; Reichsbank Berlin, Konto
Nr. 1/183; Postscheck Berlin 14432

Ferner sind bei dem Maß a (lichter Radabstand) die Toleranzen anzugeben, die im allgemeinen ± 2 mm betragen.

Wir machen noch darauf aufmerksam, daß bei dem Radsatz der Hohlachse für die Lok T 37 in Ihrer Zeichnung No. 83 der lichte Radabstand mit 940 mm angegeben ist, während er nach Ihrer Zusammenstellung der Achsstände $a=934$ mm betragen soll.

Allgemein ist bei 1000 mm Spur der lichte Radabstand von 940 ± 2 mm üblich.

Wir bitten um Klarstellung dieser Unstimmigkeiten und Mitteilung der zutreffenden Maße.

gez Jaehn

Beglaubigt: Stanek t. 83

Mi
Jaehn Aug. 21.

*zwei gest. Punkte mit der Bitte das Material wegen Herstellung
des oben vorgeschriebenen Verschleißkanten auszubereiten zu erhalten
& mit der folgenden wegen Materialaufwendung mitzubehalten. Der
Abgang ist mit dem vorgeschriebenen Effekt zu erfassen. Für Bildzettel
Erklärung wäre ich dankbar.
Aug. 21*

11/16

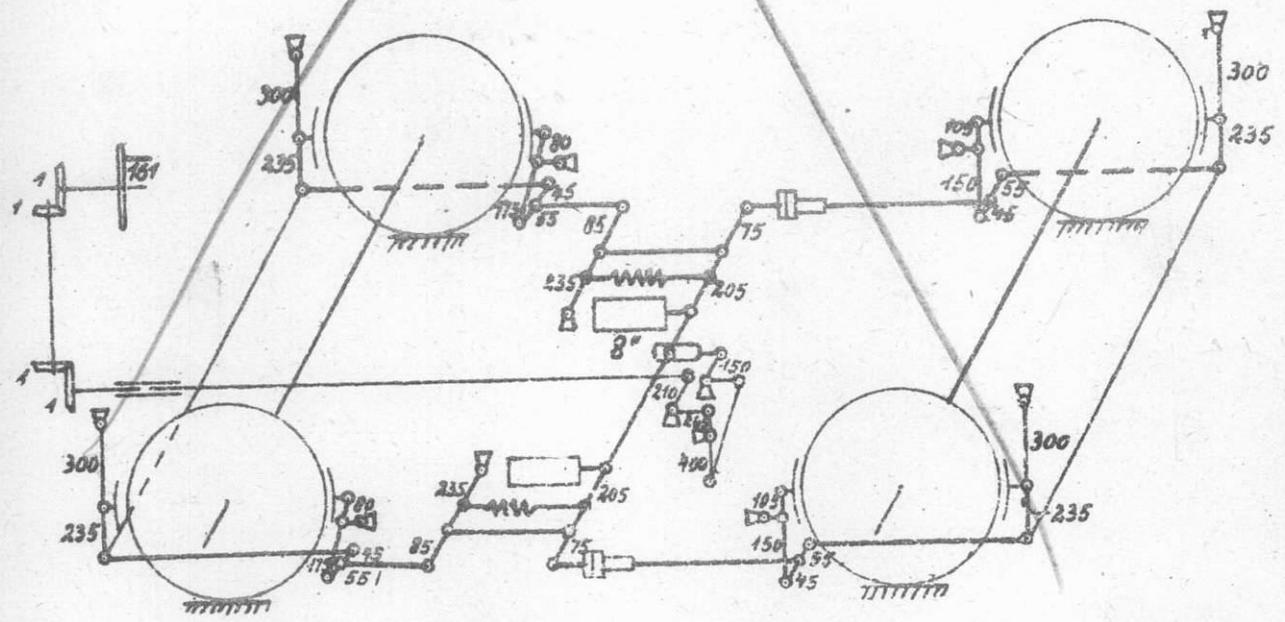
Aug. 21

1900

Liste der Abstände der Radreifen in den verschiedenen Radreifenbereichen
Wien bis Wien bei den Anlagen der Kaiserbrunnentunnel - Hüttling - Imhofenbahn
 Ueber die bei der Zugführungsstelle der GDM Eisenbahn vorfindenden
 Vorzugsbreiten:

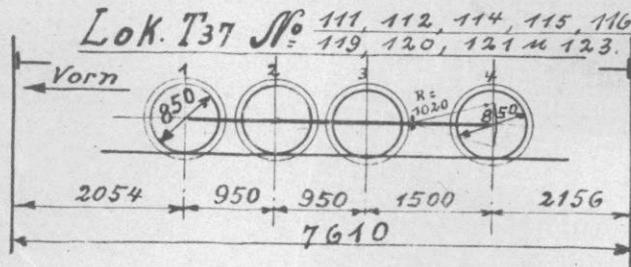
	<u>lichter Abstand</u> <u>der Radreifen-Innenfläche</u>	<u>Radreifenbreite</u>
<u>KTB Personwagen: I. - III. Cl. II3 - II5</u>	942	110
<u>sowie der Bahn</u>		
<u>Falzburg - Lützelberg</u> I1 - I2 n I6 - II10	}	}
I14 - I23 (D&E mitgenommen)		
n II25 - II40		
<u>Gepäckwagen: E2 - E14</u>	940	105
<u>Güterwagen, gedeckt: G1 n G4 (Gerätewagen)</u>	}	}
(G2, G3, G5 = G6, mitgenommen) G7 - G37		
G38 - 46 n G51		
G47 - G50 n G52 - G71		
Güterwagen offen: F1 n F4		
F5 - F8 n F26 - F35	940	105
F9 - F25	945	94
F36 - F120	940	105

Triebgestell

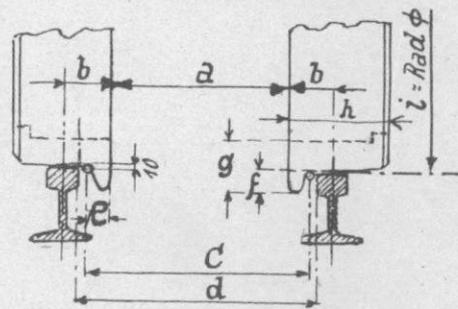


Zu Verf: 21 M1 Fk6 vom 9.4.43.

Achsstände, Seitenspiel, Spurkranz- u. Radreifenstärke, Rad ϕ an Lokomotiven der elsäbischen Schmalspurbahnen.



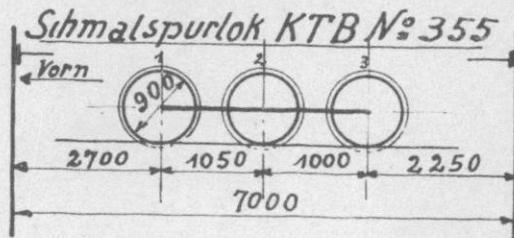
— Gesamtgewicht 28650kg —



Maße in mm.

	Bezeichnung der Achsen			
	1	2	3	4
Achsen- seitenspiel	—	—	—	↔ 42,6
Spurkranz= schwächung	—	↔ 6	—	Dreh- zapfen- abstand (Hohlachse) 1020mm

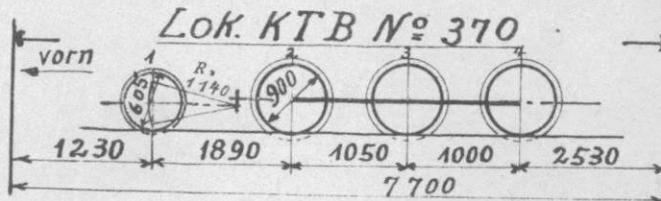
Bezeichnung	a	b	c	d	e	f	g	h	i
Treib- u. Kuppel- räder mit vollem Spurkranz	934 940	52	990 991	1000	(28))19(	25)25(	(65))17(	115	(850)
Mit geschwächtem Spurkranz	934 940	52	978 979	1000	(22))19(	20)20(	(65))17(	115	754



Gesamtgewicht 24000 kg

Bezeichnung d. Achsen	1	2	3	—
Achsen seitenspiel	—	—	—	—
Spurkranz = schwächung	—	↔ 6	—	—

Bezeichnung	a	b	c	d	e	f	g	h	i
Treib- u. Kuppel- räder mit vollem Spurkranz	934	54	990	1000	(28))19(	25)25(	(60))17(	125	(900)
Mit geschwächtem Spurkranz	934	54	978	1000	(22))19(	20)20(	(60))17(	125	814

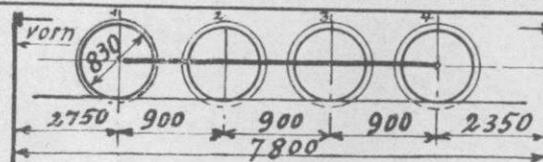


Gesamtgewicht 29650kg

Bezeichnung d. Achsen	1	2	3	4
Achsen seitenspiel	↔ 96	—	—	—
Spurkranz = schwächung	—	—	↔ 6	—
Drehzapfenabstand der Laufachse = 1140 mm				

Bezeichnung	a	b	c	d	e	f	g	h	i
Laufachse	934	54	990 989	1000	(28))19(	25)25(	(60))17(	125	(605))519(
Treib- u. Kuppel- räder mit vollem Spurkranz	934	54	990 989	1000	(28))19(	25)25(	(60))17(	125	(900)
Mit geschwächt. Spurkranz	934	54	978 976	1000	(22))19(	20)20(	(60))17(	125	813

Lok KTB № 6499



Gesamtgewicht 29000 kg

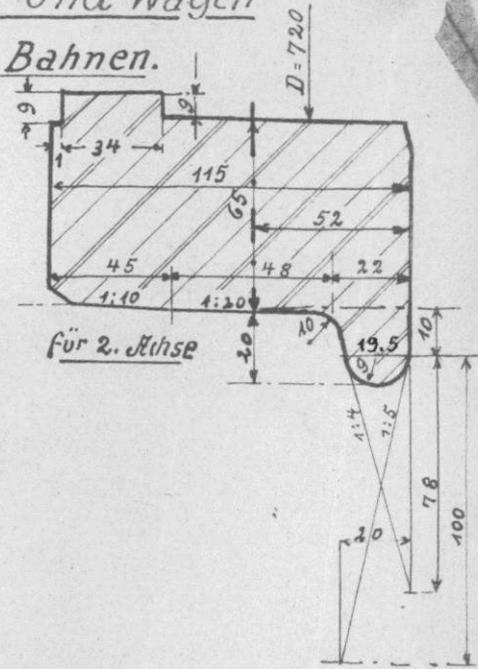
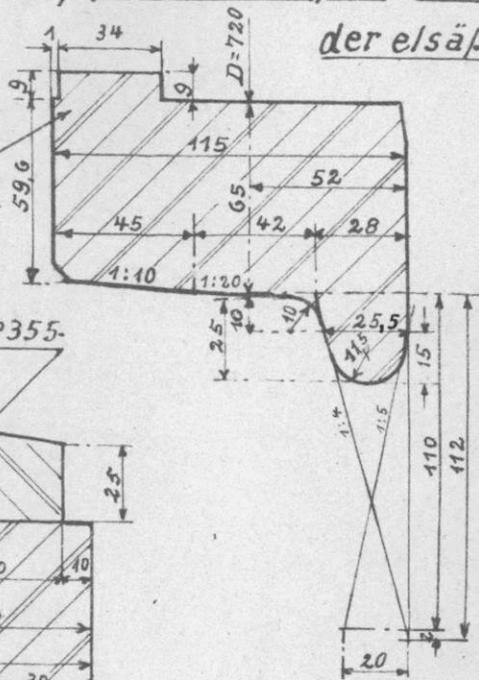
Bezeich. d. Achsen	1	2	3	4
Achsen seitenspiel	—	↔ 20	↔ 20	—
Spurkranz = schwächung	—	↔ 56	↔ 56	—

Bezeichnung	a	b	c	d	e	f	g	h	i
Treib- u. Kuppel- räder mit vollem Spurkranz	934	54	989 990	1000	(28))19(	25)25(	(65))17(	125	(830)
Mit geschwächtem Spurkranz	934	54	978 976	1000	(22))19(	20)20(	(65))17(	125	734

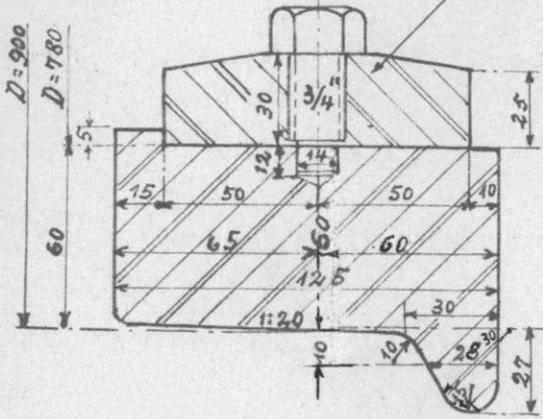
Radreifenprofile, für Schmalspur-Lok und Wagen der elsäp. Bahnen.

Für Lok N^o T37.

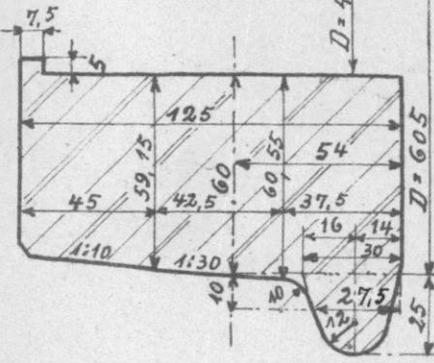
Für 1, 3. u. 4. Achse



Für Lok. K.T.B. N^o 355.

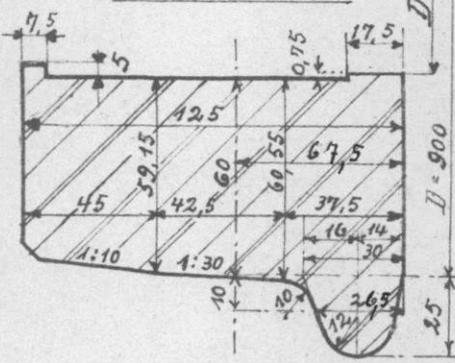


Für Laufachse.

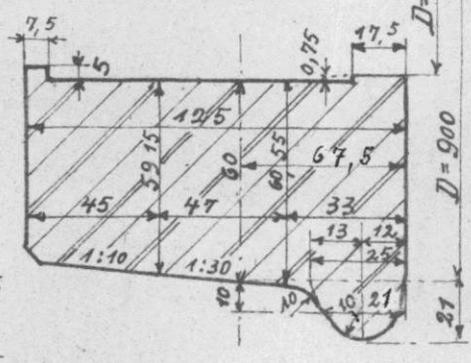


Für Lok. K.T.B. N^o 370

Für 2. u. 4. Achse.

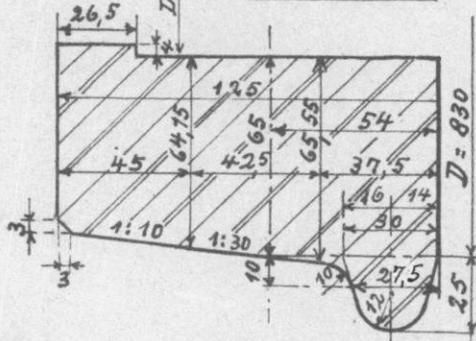


Für 3. Achse.

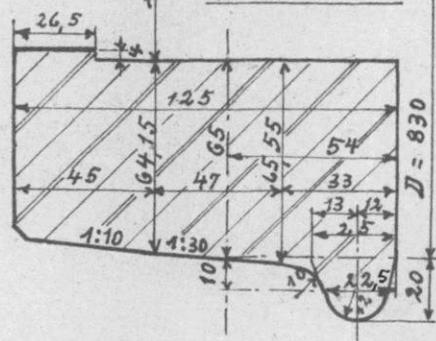


Für Lok. K.T.B. N^o 6499

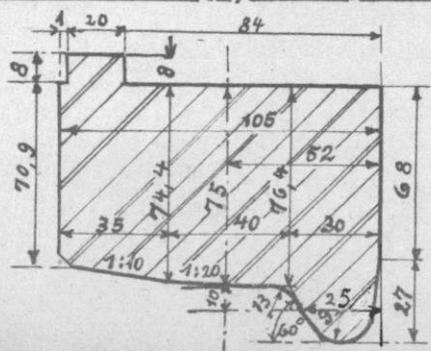
1. u. 4. Achse.



2. u. 3. Achse.



Für Personen-Gepäck-u. Güterwagen.



Übersicht der lichten Abstände der Radreifeninnenflächen sowie der Radreifenbreite bei den Wagen der Kaisersbergertalbahn u. Pfalzberg-Lützelbergbahn

It den bei der Geschäftsstelle Straßburg der GDW Stuttgart vorhandenen Urzeichnungen.

	<u>lichter Abstand der Radreifen-Innenfläche</u>	<u>Radreifenbreite</u>
<u>KTB Perswagen:</u> II.-III. C1 D3 - D5	942	110
sowie der Bahn		
<u>Pfalzburg-Lützelberg</u> S1 - S2 u. S6-D10		
S14-D23 (D24 ausgemustert) u. D25-D40	940	105
Gepäckwagen: E2 - E14		
<u>Güterwagen gedeckt:</u> G1 u G4 (Gerätewag)		
(G2, G3, G5 u G6 ausgemustert) G7-G37		
G38-46 u G51	940	100
G47-G50 u G52-G71	940	105
<u>Güterwagen, offen:</u> F1 u F4	942	105
F5-F8 u F26-F35	940	105
F9 -F25	945	94
F36-F130	940	105

Beimatz Bezirk	Ba	Bea Art. Trw.	Zg Art. LZ	Leist. Ziffer	Dienst- Gewicht	Zuglok.	Kilometer Vorsp. Schiebedienst	Vorheizen	Reinigen von Viehwag.	Bereitschafts- dienst	Tonne
10	18	1	15-17	4-5	6-8	32-34	35-37	23-25	26-28	29-31	ein Abtrieb des Radreifens mit 9 mm aufrechtlich managen
11	19	2-4	16-18	5-6	7-9	29-31	32-34	23-25	26-28	26-28	weichte. Das bei den Hagenverfügen managen einseitig eingefaltene Zusammenstoß von 940 ⁺² mm aufrechtlich managen
											fallt bei "PS". Die Reifensbreite beträgt bei managen weichte Hagenverfügen ^{allgemein} 110 mm, weil die Reifen-
											Reifenfließen mit glan - in rechte auf managen Wege abgedrückt werden.
											Die inprüfungsartigen Umrisselemente der Lokomotiven findet auf den Glätten 1+3, Löt 1+8 durchgeführt. Die letzten Abstände der
											Reifenfließen managen betragen managen die Hagenverfügen bei den Radreifen der Lok T32 940 ⁺² mm, bei den übrige gen Lok allgemein 934 mm.
											Im EAW Krasburg werden die Tyrenklingen aller Lok sicher mit managen der KTB-Hagen managen managen Form, in managen die managen Tyrenklingen managen Licht 2, Licht 3 sind die managen Tyrenklingen managen Licht 2, Licht 4 unüberprüft.
											Man bei den Hagenverfügen, sollten managen bei den Lokomotiven die Radreifen managen managen bei PS managen einseitig aufgelegt managen
											managen. Dabei die managen managen managen Zusammenstoß der Radreifen 934 oder managen bei den Hagen managen bei "PS" managen 940 mm
											betragen managen managen die managen managen Abstand von 934 geschlossen managen, managen managen managen managen, weil

fiel bei der Tyndkranzge fünf abgedruckter Pfeilspitze
im $940-934 = 3$ mm für die Spitze. Gestaltung nach den in Pfeilspitze
die für die Herstellung der Tyndkranzge
(Mittelpunkt der 19 mm langen Pfeilspitze vorwärts)

fiel bei der Tyndkranzge fünf abgedruckter Pfeilspitze
die auf die Spitze von Blatt 2, Bild 3 in für die Pfeilspitze
Tyndkranzge die Form von Blatt 2, Bild 4 entspricht.

Wichtigste Maß für die Spitze - Länge der Pfeilspitze
im 940 mm - Pfeilspitze nach den in Blatt 3, Bild 10
Tyndkranzge die gleiche Form hat die Pfeilspitze
Pfeilspitze Tyndkranzge die auf Blatt 4, Bild 12 der
Pfeilspitze Form entspricht.

Maß für die Länge der Pfeilspitze + 7 To 6 To mm (Eis)

von 20. III. 43 mm Pfeilspitze - Blatt "e" bei einem Tynd-
Kranzmaß $\rho = 99$ mm in einem Pfeilspitze
Abstand "a" = 940 mm bei Blatt 137 entspricht die
Pfeilspitze mit einem Tyndkranzge hat die: 25.5 mm
in für die Pfeilspitze Tyndkranzge: 19.5 mm
Für die LK KTB 6499 ~~19.5 mm~~ bei einem Tynd-

Kranzmaß $\rho = 989$ - einem Pfeilspitze
Abstand "a" = 934 mm $\rho = 7.5$ für die Pfeilspitze = 22.5
für die Pfeilspitze Tyndkranzge.

Nach dem in dem Pfeilspitze der Pfeilspitze in Pfeilspitze
im Maßstab 2:1 auf dem Pfeilspitze Pfeilspitze

die erhaltenden Abrechnungen, ist "sehr hoch".
Der Betrag, wie auch die Hallwanger
zu empfangen beifügen habe ich nicht.

2./ Abdruck der RBB Lutzger (2mal)
Abdruck für das EW Messung der Leistung

3./ Abdruck Gl. 1-2 der E.M.A. Messung - Wilhelm
Praxis - Prof. Fabern - Kolmar.

4./ Abdruck der Abt. für die Abt. - Fkl. für die

5./ To 6. Abdr. Prof. 1 - 1/12/2

6./ a. 203/22

[Handwritten signatures and scribbles]

[Handwritten signature]

47
21
22
Kze
Fob kom. 100/100
Abdr
Pm 1/1
Mm/12
Mm/12

33 523
TROJ
Berglaubigt:
Personen

gez Ziem

Zusatz für GDM Berlin: Ihr Schreiben 63 W 2 Pmk/W 132 vom 21.
10.1942 ist hiermit erledigt.

empfehlen.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 14. Juli 1943

47 M 1 Jowu (Els)

An das Reichsbahn-Zentralamt Berlin

B e r l i n S W 11

Betr: Dreischienen- u Schmalspurweichen

Anlage: 1 Übersicht
4 Blätter Radreifenumrislinien.

Ihre Zeichen: 1747 Jow, Ihre Nachricht vom 5.VI.1943 -

Nach der anl. Übersicht der lichten Abstände der Radreifen-Innenflächen sowie der Radreifenbreite hatten die Wagenradsätze der meter-spurigen EL-Schmalspurbahnen Innenabstände von 940, 942 u 945 mm u Reifenbreite von 94, 100, 105 u 110 mm. Außerdem hatten diese Radsätze zwei Spurkränzeformen;

siehe Blatt 3, Bild 11: Spurkränzeform der Radsätze für KTB-Wagen
" " " " 9: " " " " " EL-Wagen

Im Unterhaltungswerk, EAW Straßburg werden die Radsätze sämtl. Schmal-spurfahrzeuge bei Neubereifung schon seit einiger Zeit einheitlich mit einem lichten Abstand der Radreifeninnenflächen von 940^{+2} mm und der Spurkränzeform nach Blatt 3, Bild 11 ausgeführt.

Zwecks Angleichung an die BV 942, "Banordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgem Verkehrs (BS)" schlagen wir vor, bei sämtl. neubereiften Radsätzen, wie auch beim Abdrehen der bisher nach Blatt 3, Bild 11 ausgeführten Radsätze, die Spurkränze nach der Regelform der "BS" auszuführen, wie auf Blatt 3, Bild 10 dargestellt. Von der Angleichung der Form Blatt 3, Bild 9 an die Regelform soll jedoch abgesehen werden, weil sonst ein Abdrehen des Radreifens um 9 mm erforderlich machen würde. Der bei den Wagenradsätzen nunmehr einheitlich eingehaltene Innenabstand von 940^{+2} mm entspricht ebenfalls der "BS". Die Reifenbreite beträgt bei neubereiften Wagenradsätzen allgemein gegen 110 mm, weil die Reifen-Außenflächen nur plan- u nicht auf ein bestimmtes Maß abgedreht werden.

Die ursprünglichen Umrislinien der Lokradreifen sind auf den Blättern 1-3, Bild 1-8 dargestellt. Die lichten Abstände der Radreifeninnenflächen betragen nach den Urzeichnungen bei den Radsätzen der Lok T 37 940^{+2} mm und bei den übrigen Lok allgemein 934 mm.

Im EAW Straßburg werden die Spurkränze aller Lok heute nur nach der der KTB-Wagen angeglichenen Form und zwar die der vollen Spurkränze nach Blatt 2, Bild 3 und die der geschwächten Spurkränze nach Blatt 2, Bild 4 ausgeführt.

Wie bei den Wagenradsätzen, sollten auch bei den Lokradsätzen die Radreifenumrislinien denen der "BS" entsprechend einheitlich festgelegt werden. Dabei ist grundsätzlich zu entscheiden, ob der Innenabstand der Radreifen 934 oder wie bei den Wagen und auch der "BS" entsprechend 940 mm betragen muß. Wenn die Reichsbahnweichen den Abstand von 934 zulassen würden, wäre diesem der Vorrang zu geben, weil hierbei die Spurkränze frisch abgedrehter Radsätze um $940-934=6$ mm stärker würden. Hierdurch würden die Radsätze bis zur Erreichung der Spurkränze-Mindeststärke von 19 mm längere Laufseiten erreichen.

Hiernach wäre dann für den vollen Spurkränze die Ausführung nach Blatt 2, Bild 3 und für den geschwächten Spurkränze die Form nach Blatt 2, Bild 4 maßgebend.

Müßte jedoch für Lok u Wagen ein einheitlicher Lichter Abstand von 940⁺² mm eingehalten werden, würde der volle Spurkranz die gleiche Form des der Wagenradstirn nach Blatt 3, Bild 10 u der geschwächte Spurkranz die auf Blatt 4 Bild 12 dargestellte Form erhalten.

Der in der Anlage zu unserem Schreiben 47 To 6 Joun (Els) vom 20.III.43 angegebene Wert "c" bei einem Spurkranzmaß "c" = 991 mm u einem Radreifeninnenabstand "a" = 940 mm der Lok 2 37 muß nach Blatt 1 für die Radstirn mit vollen Spurkränzen lauten: 25.5 mm u für die geschwächten Spurkränze: 19.5 mm.

Für die Lok KTB 6499 bei einem Spurkranzmaß "c" = 989 u einem Radreifeninnenabstand "a" = 934 mm beträgt nach Blatt 2 das Maß "c" 27.5 für den ungeschwächten u 22.5 für den geschwächten Spurkranz.

Wir haben in dem anl Verzeichnis der Achsstände die nach dem im Maßstab 2:1 aufgezeichneten Radreifenvarietäten sich ergebenden Abweichungen "rot" eingetragen.

Wir bitten, uns Ihre Stellungnahme zu unserem Vorschlag bald mitzuteilen.

Nachricht der RBD Stuttgart (2 mal)

Abschrift für das BAV Straßburg ist beigelegt.

Nachricht hiervon den EMJ Straßburg u Mulhausen (Els)
sowie den Bw Zabern u Kolmar

Abschrift hiervon an Akt VI für die Akten Fkl sowie M 1

gez Biehler



Beglaubigt:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]