

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Aktenzeichen

M 111 Hgc

Akteninhalt:

*Aufführung von Überwegen und
Verführung von Eisenbahn. Verführung
des Marktes von Hagen im Bezirk
Hagenau / Els.*

Früheres Aktenzeichen:

Hauptaktei

V

Aktenschrank:

C

Angefangen

Mai

19

42

Aktenfach:

22

Beendet

19

Beamtenaktei (für Dez.)

Zimmer:

Band:

I

Jwss Hagenau

Hagenau, den 17. Juli 1941

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

Betr: Signale auf den Strecken im Elsaß
- Verfg 42 T I/12 Jwss (Els) vom 27. März 1941 -

Gemäß genannter Verfügung sollte mit den Eigentümern der Gelände, die sich in der Nähe der Übergänge befinden, für welche eine Verbesserung der Sichtverhältnisse vorgesehen ist, verhandelt werden. In der Anlage lege ich den Schriftwechsel vor, aus welchem die Arbeiten ersichtlich sind, die erforderlich wären, um die Sicht auf die Hauptgleise der Linie Walburg - Lembach an den infragekommenden "egübergängen zu verbessern.

Schriftlich war es nicht möglich, eine Einigung in der Angelegenheit zu erzielen.

Es wurde daher eine Ortsbesprechung angesetzt. Das Ergebnis dieser Verhandlung ist folgendes:

Wegübergang in km 9,206

Der Vertreter des Herrn Kern drückte den Wunsch aus, mit den vorgeschlagenen Verbesserungsarbeiten bis Spätjahr zu warten, damit die Gemüse noch geerntet werden können.

Wegeübergang in km 9,320

Der Eigentümer Hyronimus ist einverstanden, daß der Holzschuppen in seinem Garten versetzt wird.

Die Gemeinde ist als Grundeigentümerin des Platzes, auf welchem der Schuppen steht, mit der Änderung und dem Fällen der Bäume einverstanden.

Wegeübergang in km 9,0 + 45

Herr Stambach, Regierungsbaumeister hat auf die schriftliche Anfrage keine Antwort erteilt.

Er hat an der Ortsbesprechung auch nicht teilgenommen.

Der Bürgermeister von Wörth wurde daher in dieser Angelegenheit gehört. Es ist der Ansicht, daß die Gartenmauer an der Ortsstrasse und an der Zufahrtsstraße auf eine Länge von je 15 m völlig abzubrechen wäre.

Die neue Mauer ist dann, wie in der Skizze *angegeben*
Herrn Stambach angedeutet, anzulegen.

Dadurch würde gleichzeitig eine Verbesserung der ~~Einsicht~~ *Fahrt* von
der Ortsstraße nach der Zufuhrstraße erreicht werden.

Diese Verbesserung wäre dann eine dauernde und die Sicht würde
niemals mehr durch Pflanzenwuchs beeinträchtigt werden.

Das Gelände etwa 100 qm müßte von der Verwaltung angekauft
werden.

Ich bitte um Entscheid bezügl dieser Lösung, damit mit dem *Besitzer*
die weiteren Verhandlungen ggf sofort in diesem Sinne geführt
werden können.

4 Anlagen

gez Kübler

Beglaubigt:
Geyer t EOJ

Abschrift

Herrn S t a m b a c h Jakob

Regierungsbaumeister u Architekt

in S t r a ß b u r g
ehem General - Ducrot Straße

Betr: Verbesserung der Sichtverhältnisse an Wegübergängen

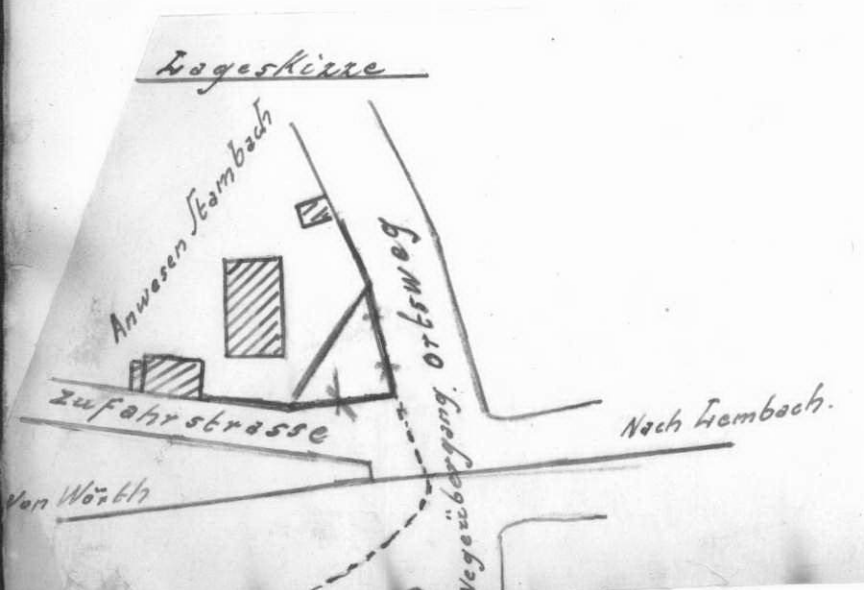
Teile Ihnen andurch erg. mit, daß es notwendig ist, die Sichtverhältnisse zu dem Hauptgleis der Eisenbahn bei dem Wegeübergang in km 9,0 + 45 der Linie Walburg - Lembach zu verbessern.

Um dies zu erreichen, muß Ihre Gartenmauer auf eine Länge von 15 m am Ortsweg und 30 m an der Zufahrtsstraße zum Bahnhof um 1,00 m abgebrochen werden.

Die dann noch 0,75 m hohe Mauer wäre mit einem 1,000 m hohen Eisengeländer, das mit weitem Maschendraht versehen wird, zu umkleiden. Ferner wären 7 Obstbäume Ihres Gartens zu fällen. Ich bitte um Ihr Einverständnis zur Ausführung der geplanten Verbesserungen.

Die Arbeiten würden von der Eisenbahnverwaltung kostenlos ausgeführt werden.

gez Kübler



Herrn K e r n Adolf

Schreinerei

Straßburg - Schiltigheim
Adelshofer-Straße Nr 36

Betr: Sichtverhältnisse zum Bahnübergang in km 9,206

Teile Ihnen dandurch erg mit, daß die Sichtverhältnisse auf das Hauptgleis, beim Wegeübergang in km 9,208 der Bahnlinie Walburg - Lembach zu verbessern sind.

Um dies zu erreichen, sind folgende Arbeiten auszuführen:

1. Die Ihr Anwesen einfriedigende Mauer wäre auf 1,00 m Höhe abzubrechen. Der Lattenzaun auf der Mauer ist zu entfernen und durch ein Eisengeländer mit weitem Maschendraht zu ersetzen.
2. Die ganze Gartenfläche ist entsprechend tiefer zu legen.

Bitte um gefl Mitteilung, ob Sie mit der Ausführung der angegebenen Arbeiten einverstanden sind. Die Verbesserungen würden, mit Ihrem Einverständnis, kostenlos von der Bahnverwaltung ausgeführt werden.

gez Kübler

Abschrift

Herrn H y r o n i m u s August

in Wörth / Sauer
Fröschweiler Straße

Betr: Sichtverhältnisse zum Überweg in km 9,320

Teile Ihnen andurch erg mit, daß die Sichtverhältnisse auf das Hauptgleis, beim Wegeübergang in km 9,320 der Bahnlinie Walburg - Lembach, verbessert werden müssen. Um dies zu erreichen, ist das Versetzen Ihres Holzschuppens der auf Gemeindeboden errichtet ist, notwendig.

Außerdem sollte ein Baum, der sich in der Nähe des Übergangs befindet gefällt werden.

Es wird um gefl Angabe gebeten, ob Sie mit der Ausführung der vorgesehenen Arbeiten einverstanden sind.
Die notwendigen Arbeiten würden von der Bahnverwaltung kostenlos ausgeführt werden.

gez Kübler

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

Betr: Signale auf den Strecken im Elsaß

zu Verfg 42 T I/12 Jwss (Els) vom 27. März 1941.

Jm Nachgang zu meinem Bericht Nr 7/Jw vom 17. Juli 1941 berichte ich folgendes:

Wegeübergang in km 9,320 der Linie Walburg - Lembach

Nach Rücksprache mit dem Bürgermeister der Gemeinde Wört, werden die in meinem obengenannten Bericht erwähnten Bäume demnächst gefällt.

Bezüglich des Holzschuppens wird bemerkt, daß der bauliche Zustand dieses Schuppens so schlecht ist, daß ein Wiederaufbau des abgebrochenen Schuppens nicht mehr infrage kommt.

Dem Eigentümer müßte daher ein anderer Schuppen errichtet werden. Die Ausgaben für einen solchen Schuppen, der 5,000/4,00 m groß ist, würden sich auf mindestens 500 RM belaufen. Der Besitzer Hyronimus wäre jedoch geneigt, gegen eine einmalige Entschädigung von 60 RM den Schuppen abzureisen zu lassen. Diese Arbeiten könnten von Handwerkern der Bm ausgeführt werden. Ein Wiederaufbau wäre gegen diese Entschädigung hinfällig.

Die Sichtverhältnisse würden durch diese billige Lösung wesentlich verbessert werden.

Überweg in km 9,045

Die Sichtverbesserungen an diesem Überweg erfordern größere Umänderungen.

Eine gütliche Einigung mit dem Besitzer des infrage kommenden Anwesens ist nicht zu erzielen.

Unter Berücksichtigung des schwachen Verkehrs auf der Nebenbahn und auf die hohen Kosten, welche die erforderlichen Änderungen an den bestehenden Anlagen verursachen würden, beantrage ich, vorerst auf die Sichtverbesserung bei diesem Überweg zu verzichten.

Jch bitte jedoch meine Vorschläge beim Übergang
km 9,320 zu genehmigen, damit wenigstens an einem Überg. die
Verhältnisse verbessert werden.

gez Kübler

Herrn Dez 41, 12 u 1

z gefl K. Es handelt sich um die Verbesserung der Sicht an
unbeschränkten Übergängen der Strecke Walburg - Lembach die
innerhalb der Ortschaft Wörth (i E) liegen.

An dem Übergang bei km 9,045 müßte eine hohe Gartenmauer
(Stützmauer) teilweise abgebrochen und unter Freilassung
eines Sichtdreieckes an anderer Stelle wieder aufgemauert
werden. Da mit dem Besitzer aber keine Einigung zu Stande kam,
und ferner das Vorhaben eine größere Arbeit wäre, beantragt
das Amt, die Sache einstweilen zurückzustellen. Diesem Antrag
möchte ich zustimmen, das Amt aber beauftragen, sein Augen-
merk auf die Sache zu richten und bei sich bietender Gelegenheit
zuzugreifen.

Dem Vorschlag, für die Beseitigung des Schuppens an dem Über-
gang bei km 9,320 eine Entschädigung von 60 RM zu zahlen, sollte
man zustimmen.

Jch bitte um Stellungnahme.

Herrn Dez 1 bitte ich, die Mittel bei Titel 18,3,2 bereitzu-
stellen.

Dez 42

gez Dr Schachenmaier

Einverstanden
Dez 41
gez Rochlitz

Herrn Dez 42

Bei dem äußerst schwachen *Verkehr auf der Strecke*
Walburg - Lembach und dem derzeitigen *stark gedrosselten*
Straßenverkehr halte ich die Durchführung des
Projekts für nicht dringlich.

Herrn Dez 42

60 RM stelle ich bei Tit 18,3,2 bereit.

Dez 1

gez Fraeulin

Abschrift

42 T I/12 Jwss Hge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluß: vom 6. Mai 1942

Betr: wie vorn

I. An EBA Hagenau

Auf den Bericht 7/Jw vom 18.4.42

1.) Wegübergang bei km 9.320

Wir stimmen Ihren Vorschlägen zu. Den Entschädigungsbetrag von 60.-RM werden wir zahlen, sobald der Schuppen abgebrochen ist. Der Besitzer muß aber die schriftliche Erklärung abgeben, daß mit dieser einmaligen Zahlung alle Ansprüche abgegolten sind, und daß der Platz künftig von Nischthindernissen frei gehalten wird. Sobald diese Voraussetzungen für die Zahlung der Abfindung gegeben sind, ist zu berichten und dabei die genaue Anschrift des Besitzers zu nennen. Auch ist anzugeben, ob die Bäume inzwischen gefällt wurden.

:/:

2.) Wegübergang bei km 9,045

Bei den derzeitigen Verhältnissen halten wir eine Sichtverbesserung in diesem Umfang nicht für dringend. Wir stimmen Ihrem Vorschlag zu, daß die Sache vorläufig beruht, ersuchen Sie aber, bei sich bietender Gelegenheit darauf zurückzukommen.

II. F 2 z K

III. Wv am 2.7.42 (Stand der Sache zu 1.)).

IV. A

gez (Fraeulin, Dr Höss, Rochlitz) Dr Schachenmeier

Abschrift

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u

Hagenau, den 4. Juni 1942

An die Reichsbahndirektion Karlsruhe

Betr: Signale auf den Strecken im Elsaß

Auf Verfg 42 T I/12 Jwss Hagenau vom 6.5.42.

Bezüglich der
(Verbesserung der Sichtverhältnisse in km 9,320 der Strecke Walburg -
Lembach teilen wir mit, daß die Bäume gefällt und der Schuppen abge-
rissen ist.

Die mit o. a. Verfg genannten Voraussetzungen für die Zahlung einer
Abfindungssumme von 60,- RM an H. August Hieronymus, wohnhaft
Fröschweiler-Straße Nr 131 in Wört/Sauer sind hiermit gegeben.

Anbei die verlangte schriftliche Erklärung.

J V gez Unterschrift

Abschrift

Wört a/Sauer, den 16. Mai 1942

Beseitigung des Schuppens
am Übergang bei km 9,320
der Strecke Walburg-Lembach

An die Bahnmeisterei

W A L B U R G (Elsaß)

Jch erkläre hiermit daß ich für das Entfernen des auf Gemeinde-
gut liegenden und zur Verbesserung der Sichtverhältnisse am Übergang
bei km 9,320 der Strecke Walburg - Lembach zu entfernenten
Schuppens als Entschädigung mit der Auszahlung einer einmaligen
Abfindungssumme von 60 RM. (In Worten Sechzig RM) einverstanden
bin. Jch erkläre daß mit dieser einmaligen Zahlung alle An-
sprüche abgegolten sind und daß ich den Platz künftig von Nicht-
hindernissen frei halten werde. Die Eisenbahnverwaltung wird
selbst die Abräumungsarbeiten übernehmen.

Wört a/Sauer, den 16. Mai 1942

gez Hieronymus August

An die Bahnmeisterei Walburg:

Fröschweiler-Straße Nr 131
in Wört (Sauer)

42 T I/12 Jwss Hagenau

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Beschluß: vom 12. Juni 1942

Betr: wie vorn

I. Aktenbemerkung

Das EBA Hagenau hat mir dem Grundstückbesitzer August Hieronymus in Wört (Sauer) darüber verhandelt, daß zur Verbesserung der Sicht an dem unbeschränkten Wegübergang bei km 9,320 der Strecke Walburg - Lembach ein Schuppen abgebrochen wird. Hieronymus hat sich mit dem Abbruch des Schuppens unter der Bedingung einverstanden erklärt, daß die Reichsbahn eine einmalige Abfindung von 60,-- RM zahlt, und daß der Abbruch durch Arbeitskräfte der Reichsbahn geschieht. Dieser Abmachung wurde mit Verfg 42 T I/12 Jwss Hge vom 6.5.42 zugestimmt.

Nach dem vorstehenden Bericht des EBA wurde der Schuppen inzwischen abgebrochen, so daß die Voraussetzung für die Zahlung der Abfindung gegeben ist.

II. T I/2 zur Anweisung des Betrags von 60,00 RM an August Hieronymus in Wört a/Sauer, Fröschweilerstraße 131, als einmalige Entschädigung für die Beseitigung eines Schuppens, wodurch die Sicht an dem unbeschränkten Übergang bei km 9,320 der Strecke Walburg - Lembach verbessert wurde.

III. F 2/F 4 zur Vormerkung. - Tit 18 Ziffer 3² -

IV. An EBA Hagenau

Auf den Bericht 7/Jw vom 4. Juni 1942

Die Hauptkasse ist angewiesen, den Betrag von 60,-- RM an den Hausbesitzer August Hieronymus in Wört a/Sauer zu zahlen.

V. Versand sende beil. Ausgabeanweisung an die Hk.

VI. A.

gez (Fraeulin, Bäuerle, Rochlitz) Langer

7/12
42
41
12
JR
F4
1
1/2
AKS

Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u

Hagenau, den 5.6.1942

An die Reichsbahndirektion Karlsruhe

Betr: Schrankenposten Nr 33 in km 36,644 der Strecke
Vendenheim - Weißenburg

Jch beantrage den auf Blockstelle Hölschloch (km 36,644) vorhandenen Schrankenwärterposten, wegen Personalmangel, aufzuheben und die Bedienung der Schranken dem Blockwärter zu übergeben.

Die Einrichtung zur Bedienung der Schranken von der Blockstelle aus, was von der franz. Verwaltung schon vorgesehen und ist zum größten Teil noch betriebsfähig vorhanden.

Wie aus beiliegender Skizze ersichtbar ist, ist die Übersicht auf die Bahnstrecke sowie auf die Straße gut; auch ist die unmittelbare Verständigung des Blockwärters mit den Straßenbenutzer möglich.

Ich bitte um Prüfung und Entscheidung.

gez J V Unterschrift

:/:

Beschluß vom 13. Juni 1942

Betr: wie vorn

I. Aktenbemerkung

Die Frage der Aufhebung des Schrankenwärterpostens und Übertragung der Schrankenbedienung an den Blockstellenwärter - hochgelegene Blockstelle - wurde gelegentlich einer örtlichen Besichtigung mit dem EBA besprochen. Gegen den Antrag bestehen keine Bedenken. Der Blockstellenwärter kann Straße und Bahn von seinem Standort aus gut übersehen.

II. An das EBA Hagenau

Auf den Bericht vom 5.6.42

Wir sind damit einverstanden, daß die Bedienung der Schranken bei der Blockstelle Hölschloch dem Blockstellenwärter übertragen wird. Soweit die Bedienungseinrichtung noch zu ergänzen wäre, ist das Erforderliche zu veranlassen.

Über die Verwendung des verfügbarwerdenden Personals sind Vorschläge zu machen.

Vollzugsanzeige.

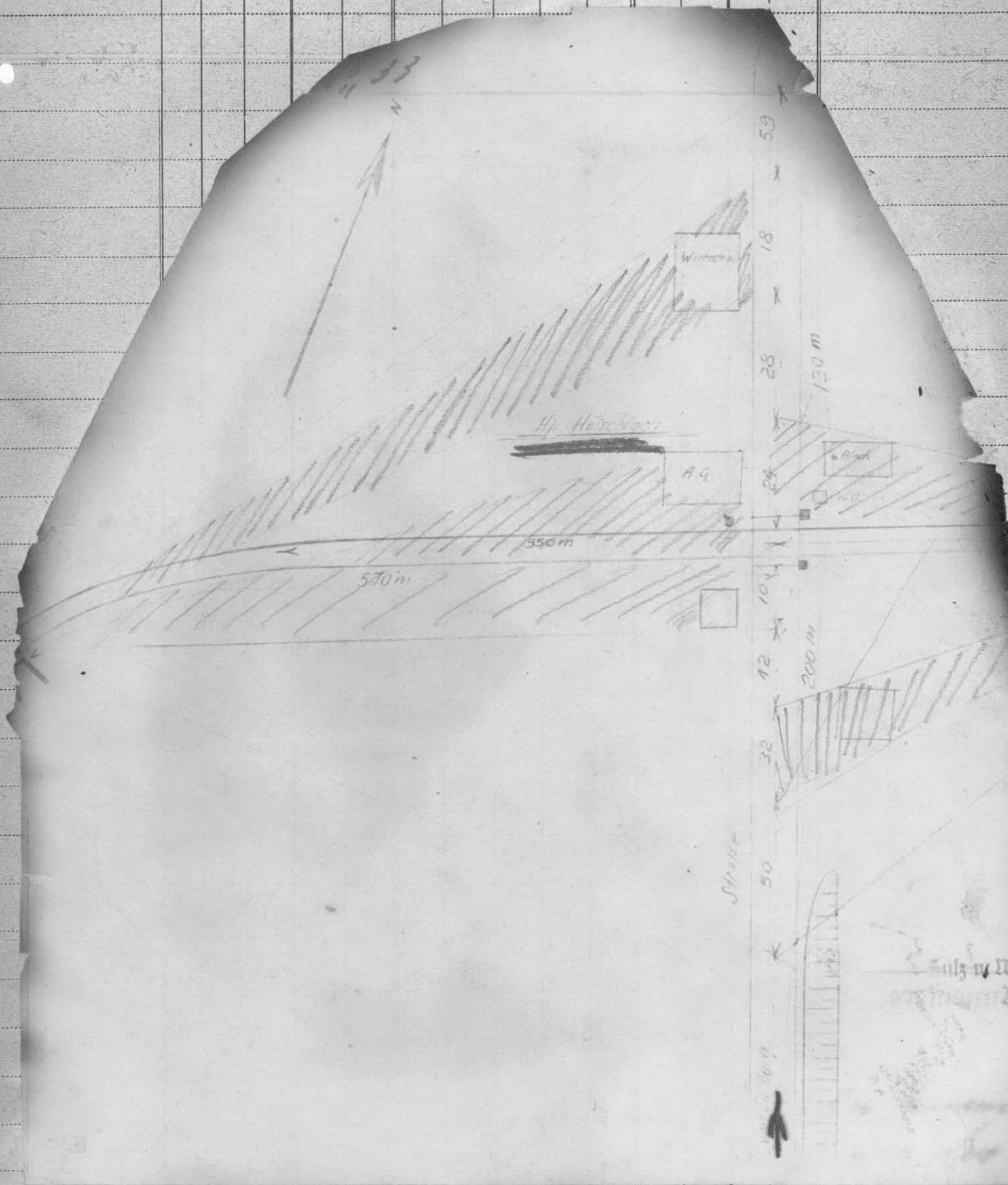
III. P 71 und T I/12 z K

IV. Wv am 15.8.42 (Stand der Sache ?)

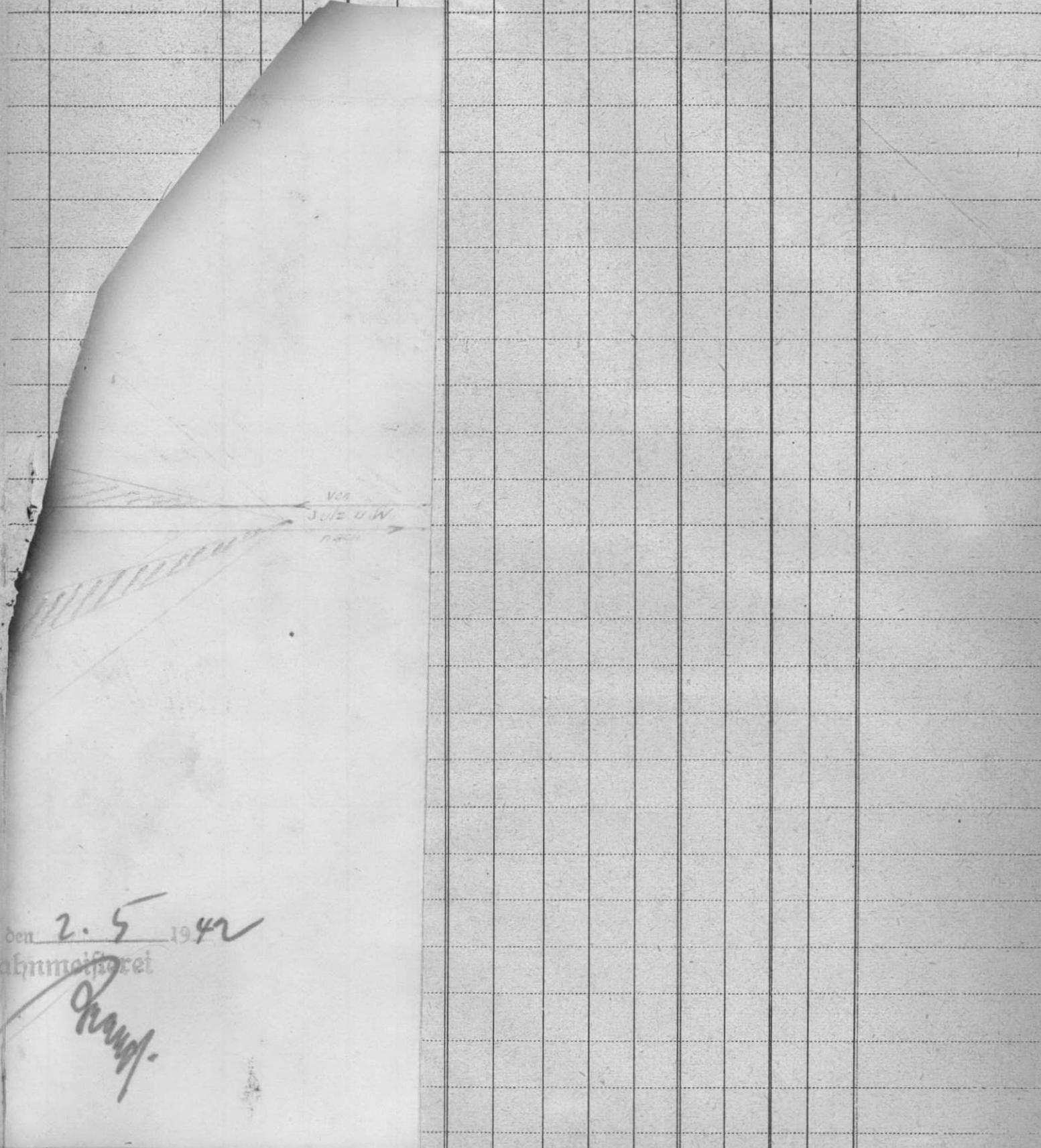
V. A

gez (Stadelhofer, Wöntz, Höfler, Rochlitz) Dr Schachenmeier

Lfd. Nº	Bezeichnung der Dienststellen	Geschäftseinheiten	Geschäftsziffern	Dienststellen- Bewert.-Ziffer	Allg. Dienst	Strek- ken	Allg. Verw.	Rech- nungs- Dienst	Samel- und Geräte- lager	Son- stiges	Zus. Sp. 5 bis Sp. 8	1,73 weniger	Sp. 9 weniger	Büropersonal		Bemerkungen
					Aufsicht					Sp. 11 mal 180	Sp. 12 geteilt d. 285					
					Geschäftseinheiten (GE = 180 Tgw)											



Lfd. Nº	Bezeichnung der Dienststellen	Geschäftseinheiten	Geschäftsziffern	Dienststellen- Bewert.-Ziffer	Allg. Dienst	Strek- ken	Allg. Verw.	Rech- nungs- Dienst	Samel- und Geräte- lager	Son- stiges	Zus. Sp. 5 bis Sp. 8	1,73 weniger	Sp. 9 weniger	Büropersonal		Bemerkungen
					Aufsicht					Sp. 11 mal 180	Sp. 12 geteilt d. 285					
										Geschäftseinheiten (GE = 180Tgw)						



Abschrift

Vorstand des
Eisenbahnbetriebsamts

H a g e n a u

...Pw

Hagenau, den 6. Aug 1942

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

Betr: Schrankenwärterposten 33 der Strecke Vendenheim-Weißenburg
h i Aufhebung

- zu Verfg 42 T I/12 Jwss Hge vom 13.6.42 -

Der Vollzug der Aufhebung des Postens wird hiermit angezeigt.
Wegen Verwendung des dadurch überzählig gewordenen Personals
verweise ich auf den Antrag eines der beiden Wärter, des 65%
erwerbsbeschränkten Bua Kinderstuhl Georg von der Bm Sulz u Wald
um Übertragung des Wp. 40, den ich mit Aufschriftsbericht 1 Pw v.
0.6.8.42 zur Entscheidung der RBD vorgelegt habe.

Der w. Wärter, der 66 $\frac{2}{3}$ % erwerbsbeschränkte Bua Bobb Josef,
wird auf Vorschlag der Bm Sulz u Wlad b.a.w. als Sicherheits-
posten in der Bahnunterhaltung verwendet, bis sich Gelegen-
heit bietet, ihn wieder im Schrankendienst einzusetzen.

gez Kübler

42 T I/12 Jwss Hge
Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
Beschluß vom 11.8.42

Betr: wie oben

I. T I/12 zur Berichtigung des Wärterverzeichnis und der
Nachweisung der Wegübergänge.

II. P 71 z K

III. A

gez Dr Schachenmeier

k-7 Pz
gez H.

gez Dr Witz

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
8/Jw

Hagenau, den 13. November 1942

An die Stadt
H a g e n a u

Betr : Beseitigung von Wegübergänge auf der Bahnstrecke Hagenau -
Merzweiler

Im Einverständnis mit dem Forstamt Hagenau-West werden folgende
Wegübergänge der Strecke Schweighausen - Merzweiler, welche nicht
mehr benützt werden, aus Betriebssicherheitsgründen aufgehoben :

Wegübergang Nr 9	in km	5.056
" 10	"	5.151
" 11	"	5.228
" 12	"	5.313
" 14	"	5.490
" 17	"	5.818
" 25	"	6.795
" 26	"	6.958
" 30	"	7.624
" 31	"	7.721
" 32	"	7.817
" 33	"	7.910
" 35	"	8.144

Ich bitte hiervon gefl. Kenntnis zu nehmen.

Abschrift an die Reichsbahndirektion Karlsruhe
z. K.

Diese Übergänge dienten nur zur Holzabfuhr aus dem Hagenauer Forst.
In der Nachweisung der schienenebenen Wegübergänge sind diese Über-
gänge zu streichen.



42 15/12 Trass Hge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 22. 11. 42

Conto.

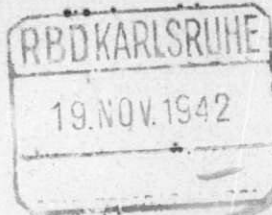
I. 15/12 zur Aufhebung der
Nachweisung der Holzabfuhr

I. H.

15/12 21/11

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
8/Jo

Hagenau, den 16. November 1942



An die Reichsbahndirektion Karlsruhe

Betr : Sicherung der Wegübergänge der Hauptbahn-Verbindungsbogen
Obermodern-Ost

Auf obg. Verbindungsbogen mit dessen jederzeitigen Inbetriebnahme gerechnet werden muss, ist die Sicherung der Wegübergänge nach der B.O. § 18³ nicht gewährleistet, da die 4 vorhandenen Wegübergänge unbeschränkt und nur mit Warnkreuzen versehen sind.

Da bei der heutigen Kriegslage mit einer Lieferung von Schranken in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, so wäre zu prüfen, ob ausnahmsweise für die Dauer des Krieges die Sicherung der Wegübergänge mit Kennzeichen K 7^b genügen würde, umsomehr als nach dem Abschnitt 21 der Az FV (DV Kar 408b) die zulässige Geschwindigkeit nur 40 km/h beträgt.

Ich bitte um Prüfung und Entscheid.

A. Müller

/ck

L 13 BK 26/11
R

Gelesen 21.11.42

*g. Aufl. R. ist zurück zu sein zu sein:
prüfen, ob der Verbindungsbogen, der zwei
Hauptbahnen miteinander verbindet, als
Hauptbahn zu betrachten ist. Für Hauptbahn e
gilt der § 18³ der B.O. dass für Hauptbahnen sein müssen für
Anforderungen für Schranken, dass bei denen ein
bestimmte Gefährdungszeit nicht überschritten sein
ist nicht möglich. Wenn der Verbindung
bogen der Hauptbahn einer Hauptbahn
ist, so müssen die Hauptbahnhofsstellen*

sein. Diese Beförderung muß vorbehalten
 sein, wenn mit einer entsprechenden
 Festsetzungsform das Verbindungsbezeug
 zu versehen ist. Das Können in einschlägiger
 Weise deutlich zu zeigen, daß in beabsichtigter
 Beförderung die Anforderungen mit Erfolg zu
 bewerkstelligt werden, so im Entschlußfall
 durch besondere Posten zu bezeichnen müssen.
 Der Vorpfeiler des J. & H. Hagmann, der
 Überjüngere mit der die Beförderung
 der Rangziffern K 7 zu zeigen, können
 nur in Folge, wenn der Verbindungs-
 bezeug als Halbenbein bekannt ist.
 Der Können. In diesem Falle müssen aber
 zumeist nach der Beförderung zu wird Posten
 vorzulegen der Überjüngere zu zeigen.
 Ich bitte daher zumeist um Stellung
 nehmen dazu, ob der Verbindungsbezeug
 als Hauptbein bekannt werden muß
 mit einem Festsetzungsform jederzeit
 zu versehen ist.

Zinnigst form 41

J. R. 23/11

42

23/11

42 25/12 1942 Fritz Hage

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 23. Dezember 1942

Weiskopf

Sehr geehrter Herr

Herrn f. H. Hagenau

Weg des Entwurfs 8 / To 18. 16. N. 42

Der Verbindungsbogen Kammradem - Ost
wird als Halmbogen beschrieben. Inzwischen war
den wir das Halmbogen umzuwandeln.

Nachdem Sie sich auf die für die Befestigung
des Halmbogens im Halmbogen gezielten
Bestimmungen des § 18 i. 46 des EO beziehen
sind geneigt und sich näher begutachten können
die Befestigung und Befestigung der
den Halmbogen im Halmbogen im Halmbogen
folgendermaßen:

1.) Ist der Entwurf nach den bestehenden Regeln für
Halt der Halmbogen als Befestigung zu
prüfen?

2.) Befestigen nach den Regeln und Befestigung

3.) Sind die Befestigung nach den RÜW für die
derzeitige Befestigung von 40 km/h vor
prüfen? Wenn nicht, kann die Befestigung
beendet werden?

4.) Ist der nach § 46 (5) des EO erforderliche Min.
Befestigung von 50 m dem Bestand des Halmbogen
Befestigung nicht vorhanden?

5.) Befestigung von Halmbogen: Gesamtzeit 30 min
Befestigung

Weg vom 25. 12. 42

1. Befestigung
20. 12. 43

23/12

Hage

22. 12. 42

22. 12. 42

22. 12. 42

Reisechr. beigef. Ritz
u. vgl.

2024 12 42

25/12
30. 12. 42
25/12
ab
akt

25/12

2024 12 42

VEREINIGTE EISENBAHN-SIGNALWERKE

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Betr. WERK BRUCHSAL

Rbd Karlsruhe

Bf. Hattmatt

el. Schrankenläutewerk



An die

Bahnmeisterei

Buchsweiler
Kreis Zabern

O/0085

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

16.9.42

Unsere Zeichen

Tag

BB/Baus/Bd Bruchsal, 1.10.42

Mit Rücksicht darauf, daß wir den größten Teil unserer Richtmeister nach dem Osten abgeben mußten und der Rest zur Erledigung der dringendsten Bauausführungen ins Altreich verwendet werden muß, empfehlen wir Ihnen, das el. Läutewerk durch eigene Kräfte einbauen zu lassen.

Von den erforderlichen Teilen hierfür können wir z. Zt. nur den Stromschließer liefern, während das Läutewerk durch Sie anderweitig zu beschaffen wäre. Auch die Lagerteile für den Stromschließer vermögen wir nicht zu liefern, da wir uns auf Anordnung des RVM mit der Anfertigung von Schranken und Zubehörteilen nicht mehr befassen dürfen.

Die Lieferpreise für die von uns zu liefernden Teile betragen frei Aufgabebahnhof ohne Einbau:

- 1 Signalfügelstromschließer für 1 Stromkreis mit 1 Schleifblech und 2 Schleiffedern sowie mit Schloß, einem Kabelflansch für 2 Gummikabel, ohne Befestigungs- und Bewegungsteile (Blo 164)

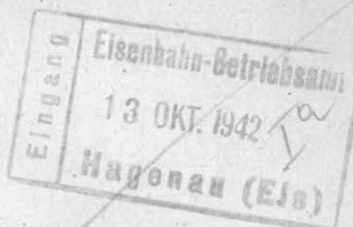
RM 33.--.

Im Falle der Bestellung werden wir der Reichsbahndirektion
Karlsruhe die erforderliche Rohstoffliste vorlegen.
Die Verpackung wird nicht berechnet, wenn sie in gutem Zustand
frachtfrei zurückgesandt wird.
Wir können die Baustoffe voraussichtlich in etwa 20 - 26 Wochen
liefern.
Wir sehen Ihrer Bestellung entgegen.

VEREINIGTE EISENBahn-SIGNALWERKE
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

M. Hahn *Hahn*

An das Eba.
H A G E N A U.



Betr. : Schrankenbedienung

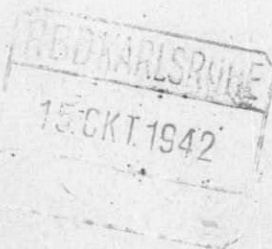
2 Anlagen
Nach Aussagen des Bedienungspersonals der Schranke 7 im Bf. Hattmatt, kommt es in geschlossener Stellung öfters vor, dass die fernbedienten, aufwerbaren Schranken von Wegbenutzern angehoben werden. Das mechanische Rückkläuten ist aber nicht ausreichend dem diensttuenden Beamten, der auf sich allein angewiesen ist und ausser der Bedienung der Schranke noch den Fahrdienst, das Gepäck und die Fahrkartenausgabe zu erledigen hat, das Anheben anzuzeigen. Ausserdem befindet sich die Schrankenwinde 28 m; die Schranke 120 m vom Fahr-dienstraum entfernt.

Wir beabsichtigen daher die Schrankenanlage mit einer elek-trischen Rückkläuteeinrichtung auszurüsten. Die V.E.S. Bruchsal, welche die Schrankenanlage geliefert hatten, können nur einen Teil dieser zusätzlichen Einrichtung augenblicklich erstellen. Es bleibt nichts anders übrig, als die noch fehlenden Teile von einer anderen Stelle innerhalb des Eba. oder der R.B.D. zu beziehen. Wir ersuchen diesbezüglich um Nachfrage.

Bestellschein an die V.E.S. Bruchsal zur Genehmigung, ist beigelegt.

Der Dienststellenvorsteher,

Vorstand
des Betriebsamtes Hagenau (Els)
Ja/300



Hagenau (Els), den 13.10.42.

An den Reichsbahninspektionen Karlsruhe

- 2 - mit der Bitte um Prüfung und Genehmigung.
Anlagen: 1 Haupt-
1 Beihilfswagen

Krüger

/m.

42 FE/12 Löss Hge

Deutsche Reichsbahn.

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 20. 10. 42

Einf. des

I. H. L.

Der Antrag ist bewilligt. Wenn der
Reichsbahndirektion noch andere Vorschläge
zu machen sind, sind dieselben der Reichsbahndirektion
nicht überreichen. Wenn, jedoch der Reichsbahndirektion
noch andere Vorschläge zu machen sind, sind dieselben der Reichsbahndirektion
nicht überreichen. Wenn, jedoch der Reichsbahndirektion
noch andere Vorschläge zu machen sind, sind dieselben der Reichsbahndirektion
nicht überreichen.

II. H. L. a) fest im Jy 40 wegen des
fehlenden des Reichsbahndirektion

20/2 | b) um 20. 2. 43 im Jy 42
At. (Reichsbahndirektion)

III. H.

42
10/10

42 21/10

42 20/10

Akteivorlage

Geschäftszeichen 42 T. 12. 1. 1942 Karlsruhe, den 19....

Wiedervorlage der Verf. vom 20. Oktober 1942

Betreff: Typhonkammerreinigung

Aktei V

T. 12 Ist die Tonne vollständig? ausf. 5. 1942

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
40 76 26 Carl V. 1942
Karlsruhe, den.....Nov. 1942

Carb. T. 26

7/12 Fd 21
12

Ing. 40

Der Linien des Rückkulturs für die beschriebenen
Tafeln in Hof. Gattmann werden mit Prof. 40 76 26 V. 1942
vom 15-XII-1942 angesetzt.

40
42

15/12
28
12

Ing. 40
g. m. m.

Ma
22-XII-42

42. T. 1/12 1942

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 27. Dezember 1942.

Verkehr: Fernverkehrsbedingung.

1.) Abkündigung: Mit Befehl 40.76.26 Fund vom 15. XII. 1942
wurde der fiebern der Einkommens für die Fern-
bedienungsbedienungs im Lf. fiebern vorgeordnet.
Die fiebern wird vorgeordnet fiebern zu Beginn des Jahres
1943 erfolgen.

2.) Abk. v. 20. II. 1943 vorgeordnet vorgeordnet. 2012

3.) Abk. Abk. I.

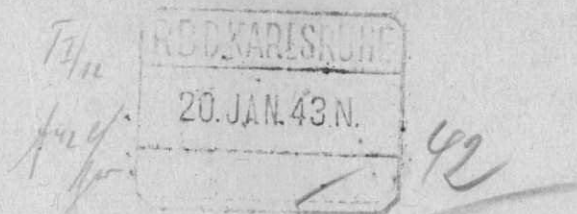
29
12

K. 28. XII. 42.

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
8/Jw

Hagenau, den 18. Januar 1943

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



Betr : Sicherung der Wegübergänge des Hauptbahn-Verbindungsbogen
Obermodern - Ost

Zu Verfg 42 T I/12 Jwss Hg vom 23.12.1942 berichte ich wie
folgt :

Zu Frage 1 : Der Verkehr auf den kreuzenden Wegen ist schwach. Es
handelt sich um Feldwege.

Zu Frage 2 : Nein.

Zu Frage 3 : Ja

Zu Frage 4 : Ja

Wiese

42 $\text{Ti}/12$ Loss Age

Deutsche Reichsbahn.

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 26. Januar 1943

Quintess. beigef. 5. 26.
u. vgl. Kuhn 1.

Lake Michigan.

I. An L & N Hagerman

Highland Creek 8/12/18. 18.5.43

Am den Hauptbergräbern sind männliche
gerade kleine Kinder von 16. 21. 42 Jahre
größer 17 & nicht so klein. Kleinerer Körper
nehmen sind nicht gut. Trauer.
Vollzogenen.

U. Phd um 20. 3. 43 20/3

三、出

and J. G. Gifford on 17.6.43

Res ~~for~~ 42 23/1

42
41
31
21
113
ml
Fdc3
1

*Reinschr. gef. 23.
in vgl. Kuhn 2.*

Beschluß vom 23. Februar 1943

Betr: Wegübergänge in Schienenhöhe

I. Vorgang: Örtliche Besichtigung am 17. und 18.II.1943.

Ab 23.2.43 Weiskopf

II. An EBA Hagenau

Auf Grund der örtlichen Besichtigung am 17. und 18.II.1943 haben wir folgendes zu bemerken:

- 1.) Der Standort der Warnkreuze entspricht nicht überall den bestehenden Vorschriften. An unbeschränkten Übergängen soll der Abstand von der nächsten Schiene in der Regel 5 m betragen. Bei beschränkten Übergängen sind die Warnkreuze da aufzustellen, wo Fahrzeuge anhalten müssen, wenn die Schranken geschlossen sind.
- 2.) An dem Verbindungsbogen bei Obermodern sind die vorhandenen Warnkreuze durch solche nach Bild 3 zu ersetzen, da die Strecke zweigleisig ist.
- 3.) An dem Übergang beim Bf Neuburg hat die nördliche Schranke einen sehr großen Abstand vom Gleis. Zur Verkürzung des Gefahrenraumes empfiehlt es sich, die Schranke auf den nach der BO zulässigen Abstand an das Gleis heranzurücken.
- 4.) An den mit Warnkreuzen ausgerüsteten Übergängen stehen vielfach noch die alten Warnungstafeln. Diese Tafeln sind entbehrlich.
- 5.) An den mit elektrischer Beleuchtung ausgestatteten Übergängen stehen teilweise noch die alten Kastenlaterne der früheren Kennzeichnung durch das „Lothringer Kreuz“. Soweit diese Laternen nicht als Ersatzbeleuchtung benötigt werden, sind sie zu entfernen.
- 6.) Am Übergang beim Bf Hattmatt ist auf der örtlichen Seite der Bahn der Beleuchtungsmast innerhalb der Schranke aufgestellt. Damit wird der angestrebte Zweck, die Außenseite des Schrankenbaumes anzustrahlen, nicht erreicht. Der Mast muß daher versetzt, oder die Leuchte an

:/:

einem Ausleger so angebracht werden, daß die Außen-
seite des Schrankenbaumes beleuchtet wird.

Wir ersuchen Sie, die vorbeschriebenen Mängel bei sich
bietender Gelegenheit zu beseitigen und den Vollzug
anzuzeigen.

III. Wv am 25.8.43 (Stand der Sache ?)

25/8 fcs

IV. A

Wv 22 22
2 2

22
2

42
42
17/13
ub
AP4V

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 20. April 1943

Dnr.

Wegübergänge in Schienenhöhe

An EBA Hagenau

Auf Grund der örtlichen Besichtigung am 15. und 16. April 1943 haben wir folgendes zu bemerken:

1.) Strecke Straßburg - Weißenburg

- a) Der Zugang zum Wohnhaus bei km 1,600 soll gemäß örtlicher Besprechung abgeschränkt werden (Drehkreuz oder ähnlich wirkender Abschluß).
- b) Übergang bei km 16,607 (Stellwerk 1 Bf Bischweiler): Auf der Ostseite der Bahn sollte noch eine zweite Kennzeichnungsleuchte aufgestellt werden.

- c) Wegübergang bei km 48,995 (Bf Hunsbach): Um dem Fahrdienstleiter die Bedienung der Schranken zu erleichtern, sollte die Winde näher an den Fahrdienststraum herangerückt werden.

Die Vorläuteeinrichtung ist nicht in Ordnung.

Der Beleuchtungsmast auf der Westseite der Bahn steht innerhalb der Schranke. Wir ersuchen Sie, die Möglichkeit einer Verbesserung der Beleuchtungsverhältnisse auch unter dem Gesichtspunkt nachzuprüfen, daß der bedienende Wärter sich vom Freisein des Übergangs überzeugen kann.

2.) Strecke Rastatt - Hagenau

- a) Übergang bei km 13,625: Die vom Wtp 7 fernbediente Schranke ließ sich bei einer Probebedienung nicht öffnen. +)

- b) Übergang 16,848 (Bf Sufflenheim) Das „Lothringer Kreuz“ auf der Nordseite der Bahn soll beseitigt werden, da bereits ein Warnkreuz vorhanden ist.

Das Warnkreuz auf der Südseite der Bahn soll näher an das Gleis herangerückt werden.

Wir ersuchen Sie, die vorbeschriebenen Mängel zu beseitigen und den Vollzug anzuzeigen.

:/:

Zu Punkt 1.) c) (Beleuchtung) u zu Punkt 2a
ersuchen wir über das
Ergebnis Ihrer Prüfung zu berichten.

II. Wv am 20.10.43 (Stand der Sache ?) *20/10*

III. A

Herz. L. 19/4

~~42~~
42
F. 1/13
rel
ap. 5

rel. Briefe Briefe v. 20.8.43.

F. 1/9
4

Akteivorlage

Geschäftszeichen 42. T. 12. Trans. Vge. Karlsruhe, den 19....

Wiedervorlage der Verf vom 28. September 1942

Betreff: Typenkanbatsierung

Aktei V

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 25. 2. 1943.

42. T. 12. Trans. Vge.

E. M. G.

Bei einem vorläufigen Besichtigungstermin am
18. 2. 43 wurde festgestellt, dass der obige
Kundenschein von der Deutsche im Lf. Kette
nicht mehr eingeführt ist. Auf
Antrag der Voss. der von Buchenweiler
für die erforderlichen Lichtheitsarbeiten
nicht vollständig gelöst ist.

2575 | E. M. G. am 25. 5. 43. (Rand der Voss.?)

2575

Ed.

T. 12

Wien vom 25. 5. 43

42 TE/12 Zwisslge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 28. 5. 43

Wahr

E. A. L.

Bei einer weiteren Prüfung vom 26/27. 5.
43. hat der Vorstand des F. C. K. Hagenau mit
geteilt, dass das elektrische Rückenschilder an
der Fronte im F. C. Hagenau eingegriffen
nicht erlaubt wurde.

E. A.

W 28/5

~~43~~
W 28/5

Ed

Mit nächstem Zuge
zu befördern!

An der

Reichsbahndienstkarte

RBD KARLSRUHE

13. JUN 1943

in

Karlsruhe

Reichsbahndirektionsbezirk:

Karlsruhe
Karlsruhe (El)

den 11. ten. Juni 1943

Vollzugs - Fehlanzeige

zur RBD

Verfügung vom 23. 2. 1943 Nr. 42 T I / 12. Juni 43

betreffend:

Wegübergänge in Schienenweite

Der Vorstand

G Nr.

des Eisenbahnbetriebsamts Karlsruhe (El)

19930 Fehlanzeige A 6 q Steifpapier 6a Breslau VII 42 500000 W

Mit nächstem Zuge
zu befördern!

An den.....

Reichsbahndienstkarte

RBD KARLSRUHE

16 JUN. 43 N

RBD

in

Karlsruhe

Reichsbahndirektionsbezirk: Karlsruhe

Hagenau (Elb), den 11. ten 6 19 43

Vollzugs-Fehlzanzeige

zur RBD Verfügung vom 26. 1 19 43 Nr. 42 T.I./12 Fern Hfg

betreffend: Sicherung der Weichenzüge der Hauptbahn-
verbindungs- sowie Obermodern- Ost.

G Nr.....

Der Vorstand

des Eisenbahnbetriebsamts Hagenau (Elb.)

19930 Fehlzanzeige A 6 a Steifpapier 6a Breslau VII 42 500000 W

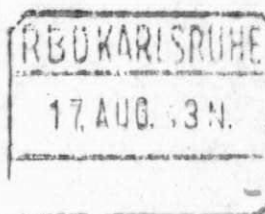
DB.



Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
J w s s

Hagenau, den 16. August 1943

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



Betr: Wegübergänge in Schienenhöhe
- z. Verf. 42 T I/12 Jwss Hge v. 20.4.43 -

Zu 1a : Vollzugsanzeige

" 1b : Vollzugsanzeige

" 1c : Von dem Näherücken der Schrankenkurbel muß abgesehen werden,
weil damit die Sicht auf den Wegübergang verschlechtert würde.
Die Beleuchtungsverhältnisse wurden entsprechend verbessert.

" 2a : Die Schrankenleitung wurde in Ordnung gebracht.
Eine Beseitigung des Wegüberganges ist nach den vorliegenden
Verhältnissen nicht möglich.
Auch eine Änderung in der Bedienung der Schranke erscheint nicht
erforderlich, nachdem der Wegübergang fast nur während der Heu-
ernte, also bei sichtigem Wetter, und nur von wenigen ortskundigen
Fahrzeugbesitzern benutzt wird.

" 2b : Vollzugsanzeige.

42 T I/12 Jwss Hge
Deutsche Reichsbahn-
Reichsbahndirektion
Beschluss vom 20. 8. 43

Lehr Plin oben

21/8

118
118/1

118

Der Landkommissar
des Kreises Zabern

Abt. III

Zabern, den 28. Juli 1943. 4/9

Wegübergänge auf der Nebenbahn-
strecke Buchweiler - Ingweiler.
Auf Schreiben vom 1.6.43 Jwss.
Anlagen : 1 Übersichtsplan, 1
Dienstvorschrift (BO).

Die Übergänge liegen im Zuge des Gemeinde-
weges, Abzweigung von der Landstr. I.O.Nr. 31 nach Obersulz-
bach und der Landstr. II.O. Nr. 33 Uttweiler-Obersulzbach.
Beide Übergänge sind für den Verkehr von Osten her außeror-
dentlich unübersichtlich. Bei einer Beseitigung der Schran-
ken wäre der Verkehr auf der Straße stark gefährdet. Die
Schranken u. das Wärterhaus sind gerade mit Rücksicht auf
einen Verkehrsunfall s.Zt. errichtet worden. Es wäre daher
nicht zu verstehen, wenn man sie jetzt wieder beseitigen
wollte. Eine nennenswerte Ersparnis wird durch die Aufhebung
der Schrankenbedienung nicht erzielt. Die Ersparnis beträgt
bei einem Stundenlohn der Wärterin von 0,30 RM nur 1,20 RM/
Tag.

Die Aufhebung der Schranken kann daher

nicht befürwortet werden.

An das

Eisenbahnbetriebsamt
in H a g e n a u

Landrat.

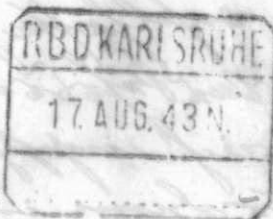
Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamtes Hagenau (Els)

Fuss

Kopie

an 2 B & Karlsruhe

T₁ 12



vorgelagert mit der Bitte um Kenntnisnahme. Ein
Abdruck meines Schreibens vom 1.6.43 liegt vor.

2 Anlagen

Heide

Fuss Hye

42 T/12 Zwiss Hge
Deutsche Reichsbahn-
Reichsbahndirektion
Beschluss vom 4. September 1943

Remscheid Eingefügt. Kuhn
vgl. 4/19.

Lehr Pflanzgärten auf der Rabenbuschstraße
Buchweiler - Ingweiler.

I. E. B. A. Hagenau

ab 89.48 Reiter

auf den Brief
Zwiss N. 16.8.43

Vier bejaßen mich auf der letzten En-
fischung vom 27. 8. 43 und erklärten mir, die
Gänge der Aufpflanzung der beiden Pflanz-
gärten nach dem mit dem Landkommissar-
in Zabern zu besprechen. Als Aufschub für die
Aufpflanzung sollen die folgenden Aufpflanzungen dienen:
Im § 18(3) des G. B. ist genau gesagt, unter welchen Vor-
bedingungen Pflanzgärten an Rabenbusch zu besetzen
sind. Es ist demnach mit der Landkommissarstelle zu für
den Rabenbusch nicht zureichende Gänge zu klären, ob
die Pflanzgärten als Aufpflanzung anzusehen sind.
Müssen sie als Aufpflanzung angesehen werden, so können
eine Aufpflanzung mit dem in Frage, wenn sie in
überprüfbar sind. S. f. wenn sie in der R. U. W. geforderten
Pflanzungen nicht vorhanden sind. Sind sie über-
prüfen aber nicht als Aufpflanzung anzusehen, so
bedürfen sie nach dem G. B. nicht besetzt zu
sein - falls aber nach § 18(3) Abs. 3.

Es wäre also bei der Aufpflanzung zu klären,
unter welchen Umständen die Landkommissarstelle die
Aufpflanzung der Pflanzgärten fordert. Es können
indem Aufpflanzung gestellt werden, dass diese durch
Abtragen der Pflanzungen der Pflanzgärten werden
muss.

Über das Ergebnis ist zu berichten.
Vgl. auch S. 12. 43. (Hand der Aufpflanzung) 1. April 1944

Für den
Bund

42
41
12
T/12
ab
Abt.

7478

A b s c h r i f t

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
Jwss

Hagenau, den 1. Juni 1943

An den
Herrn Landkommissar
in Z a b e r n

Betr: Wegübergänge auf der Nebenbahnstrecke Buchweiler - Ingweiler

Anlage: 1 Übersichtslageplan
1 Dienstvorschrift (BO) ggR

Auf der eingleisigen Nebenbahnstrecke Buchweiler - Ingweiler liegen 2 Wegübergänge, die mit Schranken versehen sind und zwar der Wegübergang bei km 3,109 im Zuge der Straße Buchweiler - Obersulzbach u. bei km 3,223 im Zuge des Ortsverbindungsweges Niedersulzbach - Obersulzbach.

21/8
Nach den Bestimmungen der Eisenbahn- Bau- u. Betriebsordnung (§ 18^o u. 46^o), die seit 1.10.41 auch für das Elsaß gültig ist, sind für diese beiden Wegübergänge keine Schranken erforderlich. Der Verkehr auf den beiden Wegübergängen ist schwach. Die erforderliche Übersicht ist vorhanden. Auf der Strecke verkehren täglich nur 4 Züge.

Aus Gründen der Personaleinsparung sollen deshalb die Schranken an den beiden Wegübergängen entfernt werden.

Nach Beseitigung der Schranken dürfen die Züge an dieser Stelle nur mit 15 km/h fahren. An beiden Wegübergängen werden außerdem die vorgeschriebenen Warnkreuze aufgestellt.

Ich bitte um Zustimmung zur Beseitigung der Schranken.

Die Eisenbahnbau- u. Betriebsordnung (BO) liegt zur Einsichtnahme bei. Ich bitte um gefl. Rückleitung.

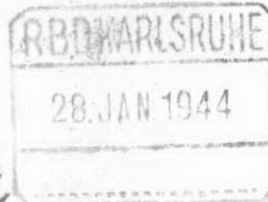
gez Schelle



Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
Jw km 8.820 Ha-Ra

Hagenau, den 22. Januar 1944

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



Betr : Unterhaltung des schienengleichen Wegüberganges 2a in
km 8.820 der Strecke Hagenau - Rastatt

Anlage : 1 Lageplan
2 Schreiben

Angeschlossen überreiche ich ein Schreiben des Straßenbauamtes Hagenau vom 12.1.44 als Antwort auf mein Schreiben Jw km 8.820 Ha-Ra vom 10.12.43 (Abdruck liegt an) mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Das Straßenbauamt Hagenau lehnt die dringend notwendige Ausbesserung der Straßendecke (Bohlenbelag), die besonders auf der nördlichen Wegrampe sehr schlecht ist und dauernd zu Störungen im Straßenverkehr führt, ab mit dem Hinweis, daß die Unterhaltung der Wegflächen innerhalb der Schranken Sache der Reichsbahn sei.

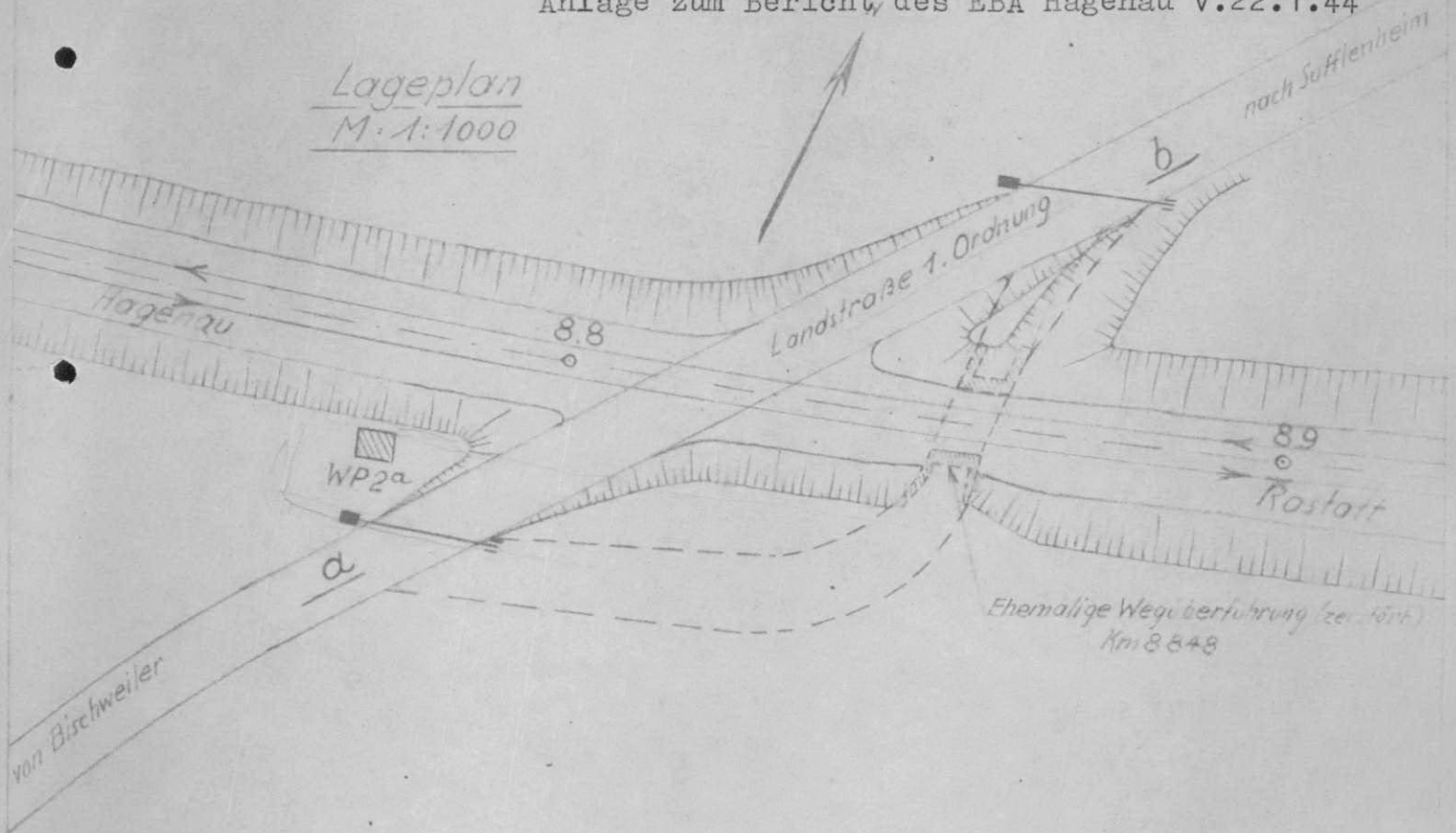
Wenn auch im allgemeinen bei den schienengleichen Wegübergängen das Wegstück innerhalb der Schranken oder der Gleise reichsbahnseitig unterhalten wird, so handelt es sich hier doch um einen Sonderfall. Die behelfsmäßige Anlage des schienengleichen Wegüberganges in einem etwa 5 m tiefen Einschnitt mit beiderseits steil ansteigenden Wegrampen (1 : 10,5 bzw 1 : 13,5) war bedingt durch die Zerstörung der Straßenüberführung. Die Unterhaltung des rd. 100 m langen Straßenstückes zwischen den beiden Schranken am Einschnittsrand kann m. E. der DR nicht zugemutet werden. Es kann auch nicht unsere Sache sein, Seilwinden zum Abtransport von Straßenfahrzeugen aufzustellen. Ich bitte deshalb um Prüfung u weitere Weisung. Ein Übersichtsplan mit Längsschnitt durch die Straßenachse liegt an.

Aus dem Schreiben des Straßenbauamts Hagenau ist zu entnehmen, daß die Errichtung einer Behelfsbrücke geplant ist. Sowohl aus Gründen der Betriebssicherheit als auch aus wirtschaftlichen Gründen - die Bedienung des abgeschränkten Wegüberganges erfordert eine dauernde Besetzung des Schrankenwärterpostens - bitte ich bei der Abt. für Bauwesen beim CdZ mit allem Nachdruck darauf hinzuwirken, daß der Bau einer Behelfsbrücke mit größter Beschleunigung in die Wege geleitet wird. Ich halte die Herstellung einer Behelfsbrücke auch deswegen für dringend erforderlich, weil es durchaus möglich ist, daß einmal beide Gleise wegen Liegenbleibens eines schweren Lastfahrzeuges auf dem Wegübergang für längere Zeit gesperrt bleiben.

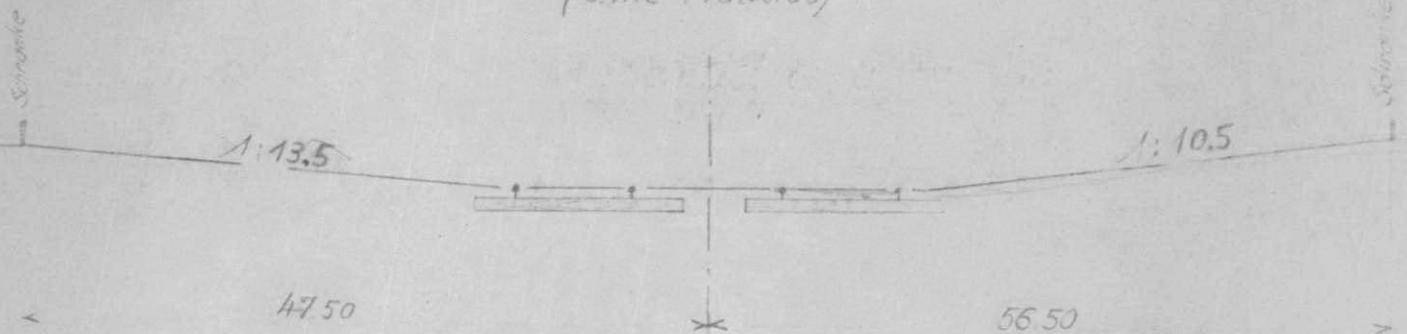
48
19.12.43
Abt. Bauwesen
Hagenau
K. Hagenau
Hagenau

Heuer

Lageplan
M. 1:1000



Längsschnitt a-b
(ohne Maßstab)



	Tag	Name	Vorstand des Eisenbahn- betriebsamtes Hagenau, den 25. 1. 1944 <i>Schuler</i>	Deutsche Reichsbahn
bearbeitet				
gezeichnet	25. 1. 44	Steuer		
geprüft				
Normgeprüft				
Maßstab	Strecke Hagenau-Rastatt			
	Wegübergang in Km 8.820			
Ausgabe vom				
Ersatz für				
Ersetzt durch				

Abschrift

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
Jw km 8.820 Ha-Ra

Hagenau, den 10. Dezember 1943

An das
Strassenbauamt
H a g e n a u
Rosengasse 8

Betr : Schienengleicher Wegübergang im Zuge der Landstr. 1. Ordg.
Bischweiler - Sufflenheim

Die Straßendecke des schienengleichen Wegüberganges in km 8.820 der Bahnstrecke Hagenau - Rastatt, der zu Kriegsbeginn anstelle der zerstörten Wegüberführung behelfsmässig hergestellt wurde, befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Besonders der Bohlenbelag der stark geneigten Wegrampe auf der Nordseite ist stark ausgefahren u. stellenweise durchgebrochen, sodaß größere Schlaglöcher bestehen. Dieser Mißstand ist besonders für schwere Lastkraftwagen gefährlich, weil sie häufig stecken bleiben u. sich dann wieder rückwärts gegen die Gleise zu bewegen. Schwere Lastkraftwagen müssen dann meist abgeschleppt werden. Dadurch ergibt sich auch eine ständige Beeinträchtigung u. Gefährdung des Bahnbetriebes.

Solche Fälle traten zuletzt auf am 18.10.43, wo ein LKW mit Anhänger ein Gleis über 1 Stunde versperrte, u. am 28.11.43, wo ein Gleis aus dem gleichen Grunde 2 Stunden gesperrt werden mußte.

Abgesehen von den Betriebsgefahren, die sich aus derartigen Störungen im Straßenverkehr ergeben können, ist die zeitweilige Unterbrechung des Zugverkehrs untragbar.

Ich bitte deshalb, die notwendigen Maßnahmen, die eine Wiederholung ähnlicher Vorfälle ausschließen, sofort veranlassen zu wollen. Vordringlich ist vor allem die Ausbesserung der Straßendecke. Eine gründliche u. endgültige Besserung der mißlichen Verhältnisse wird aber nur dadurch erreicht werden können, daß der schienengleiche Wegübergang an dieser verkehrsreichen Straße wieder durch eine Wegüberführung ersetzt wird.

Ich bitte um baldgefl. Stellungnahme.

gez Schelle

Strassenbauamt Hagenau

Fernruf 43 - 44

Hagenau, den 12. Januar 1944.
Rosengasse 8

Az.: 1338

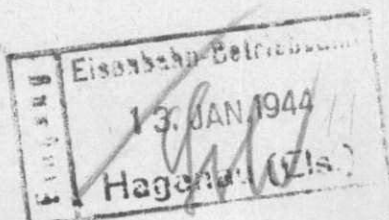
Bei Beantwortung bitte anzugeben

Auf Schreiben vom
10.12.1943.

An

das Eisenbahnbetriebsamt

H a g e n a u



Schienengleicher Bahnübergang
an L.I.10 nördlich Oberhofen.

Eine Verbesserung und Instandsetzung der beiden Rampen am schienengleichen Übergang der Landstrasse I.Ordnung Nr.10 bei km 7,9 nördlich Oberhofen durch die Strassenbauverwaltung kann ich auf Grund der mir vom Chef der Zivilverwaltung Abteilung für Bauwesen erteilten Weisung nicht zusagen.

Die Unterhaltung der Teile der Landstrasse, welche innerhalb der Bahnschranken liegen, ist Sache der Eisenbahnverwaltung. Im Interesse der Sicherheit des Strassenverkehrs ersuche ich deshalb, die Rampen zu dem Bahnübergang in einen ordnungsgemässen Zustand zu bringen. Gleichzeitig empfehle ich, zu beiden Seiten des Bahnübergangs eine Seilwinde aufzustellen, um etwa ~~stecken~~ auf den Schienen steckengebliebene Fahrzeuge von den Gleisen wegziehen zu können.

Wie mir die Abteilung für Bauwesen mitteilt, wird sie an dieser Stelle möglichst bald eine Behelfsbrücke errichten. Ob und wann diese durchgeführt werden kann, ist heute noch nicht zu übersehen.

Tum
gg Trügger

Karlsruhe, den 16. Dezember 1943

An den
Chef der Zivilverwaltung
im Elsaß
Abteilung für Bauwesen
in S t r a ß b u r g
Brandgasse 17

Betr: Neubau zerstörter Eisenbahn-Flussbrücke im Elsaß

- Auf Schreiben Nr. Bw 2762/43-2 vom 8.7.1943 -

Von Ihren Ausführungen, auch soweit es sich um solche allgemein rechtlicher Natur handelt, haben wir Kenntnis genommen, ohne ihnen jedoch in allen Punkten zustimmen zu können.

Wir halten auch eine allgemeine Regelung nicht für möglich, sondern nur eine Lösung im Einzelfall nach gegenseitigem Benehmen über die noch bestehenden Meinungsverschiedenheiten. Wir müssen aber, unbeschadet einer gewissen Beweglichkeit bei Verhandlungen über die besonderen Verhältnisse eines Einzelfalls, grundsätzlich folgenden Standpunkt einnehmen:

1. Aufräumarbeiten im und am Flussbett werden von der Reichsbahn nur ausgeführt, soweit sie zur Wiederherstellung oder zum Neubau der Eisenbahnbrücke unbedingt erforderlich sind. Die Beseitigung von Trümmern, die nicht aus der zerstörten oder beschädigten Eisenbahnbrücke herrühren, ist an sich nicht unsere Sache, wird aber im vorbezeichneten Rahmen von uns auf unsere Kosten ohne Anerkennung einer rechtlichen Verpflichtung noch übernommen. Darüber hinausgehende Aufräumarbeiten oder Kosten hierbei lehnen wir grundsätzlich ab.
2. Flussbauarbeiten werden beim Neubau oder der Wiederherstellung einer zerstörten oder beschädigten Eisenbahnbrücke von der Reichsbahndirektion nur übernommen, soweit sie zur Sicherheit und Erhaltung der Eisenbahnanlagen (§ 24 des Reichsbahngesetzes) und zu dem Zwecke notwendig sind, dass keine wasserbauliche Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand eintritt (für Aufräumarbeiten gilt aber nur das unter 1. Gesagte). Ausserdem stellen wir das Flussbett wieder her, wenn es durch unsere Arbeiten zur Wiederherstellung der Eisenbahnbrücke beschädigt wurde.

Für weitergehende Wünsche bleibt nur übrig, im Einzelfall im gegenseitigen Benehmen eine Regelung über Ausführungsart und Kostenfrage herbeizuführen. Die Anwendung des § 23 des Reichsbahngesetzes können wir hierbei nur anerkennen für Bauwerke, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes im Elsass neu gebaut oder geändert werden sollen, dagegen nicht auf zu diesem Zeitpunkt schon ausgeführte Bauten oder solche schon in der Ausführung begriffene Bauten, bei denen über den Plan und die Kostenfrage bereits eine Vereinbarung getroffen worden ist.

3. Unterhaltungskosten übernehmen wir nach den Bestimmungen des badi-schen Wassergesetzes, die wir auch für die Reichsbahn im Elsass als massgebend anerkennen mit Ausnahme der weiteren Wirksamkeit

früherer gesetzlicher abweichender Regelung oder früherer Vereinbarungen über die Instandhaltungspflicht nach § 96 WG. Die letztbezeichnete Vorschrift bezieht sich auf bis zur Einführung dieses Wassergesetzes in Kraft gewesene badische Gesetze, badische Verwaltungsanordnungen und Vereinbarungen, die zwischen badischen Behörden, Gemeinden und sonstigen Beteiligten getroffen worden sind, während dies im Elsass nicht der Fall ist, und die Deutsche Reichsbahn ausserdem nicht Rechtsnachfolgerin der französischen Eisenbahnverwaltung ist.

Die Entscheidung, ob ein bisheriger Rechts- oder Vereinbarungsstand über Unterhaltungspflichten im Elsass aus Billigkeit aufrecht erhalten werden kann oder soll, müssen wir uns in jedem Einzelfall besonders vorbehalten.

Nachricht den Eisenbahn-Betriebsämtern und Eisenbahn-Neubauämtern im Elsass

Anlage: 1 Abschrift

Das wie oben beantwortete Schreiben des CdZ, Abteilung für Bauwesen, vom 8.7.43 war die Antwort auf unser Schreiben 48 48 H Jbm (Els) vom 11.12.41, von dem wir den ENbÄ Straßburg und Mülhausen abschriftlich Kenntnis gegeben hatten. Von einer nachträglichen Bekanntgabe dieses Schreibens an die EBÄ sehen wir ab, da die darin behandelten Einzelheiten für sie nicht wesentlich sind. Aus demselben Grunde erübrigt sich eine Mitteilung des Wortlauts des Schreibens des CdZ vom 8.7.43 an unsere Ämter im Elsass; wichtig ist in diesem Schreiben jedoch die Feststellung, dass durch Verordnung des CdZ vom 2.12.42 (Verordnungsbl S 292) das Reichsbahn-Gesetz und durch VO vom 2.4.43 (Vobl S 60) das badische Wassergesetz im Elsass eingeführt wurde.

Mit dem CdZ Abt für Bauwesen - Straßenbau haben wir ebenfalls einen Schriftwechsel geführt, der sich auf die für die Belange der beteiligten anderen Verwaltung übernommenen Mehrkosten bei der Wiederherstellung von Strassenunterführungen in Mülhausen und einer Strassenüberführung in Strassburg bezog; wir fügen Abschrift unseres Schreibens 48 Jbm (Els) vom 19.10.43 in dieser Sache bei. Die darin erwähnte Verf der Mineis vom 30.11.1940 62 K (W) 74 haben wir mit Verf 48 Tb 1 Krü (Elsaß) v 23.12.40 bekanntgegeben.

Unsere beiden hier mitgeteilten Schreiben enthalten die Richtlinien, die nunmehr für die Ämter bei Verhandlungen über die darin behandelten Fragen mit den Stellen des CdZ massgebend sind; in allen Zweifelsfällen ersuchen wir zu berichten.

Abschrift hiervon an die Herren AL V, Dez 1, 12, 13, 41, 43, 44, 48, 48 H, Dir-Büros Tb und TI zur Kenntnis.

gez Dr Roser



Beglaubigt:

Roscher

Abschrift!

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
48 Jbm (Els)

Karlsruhe, den 19. Oktober 1943

An den
Chef der Zivilverwaltung
im Elsass, Abteilung für Bauwesen,
Straßenbau

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

Betr: Wiederherstellung von kriegszerstörten
Straßenüber- und Unterführungen

Ihre Zeichen: Bw/Stb - 1338-1597-1 - Ihr Schreiben vom 7.4., 19.7. u
30.9.1943 -

Durch den Erlass der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums vom 30.11.1940 - 62 Jb (W) 74 - ist bestimmt worden, daß jede in den besetzten Gebieten eingesetzte Zivilverwaltung für die Wiederherstellung von durch den Krieg zerstörten oder beschädigten Bauwerken die Aufgaben zu erfüllen hat, die ihr ressortmässig zukommen, d h die Schienenwege sind von der Eisenbahnverwaltung, die Straßen von der Straßenbauverwaltung instandzusetzen. Dieser Erlass, nach dem bisher beiderseits verfahren wurde und auch weiterhin nach der Verordnung des Chefs der Zivilverwaltung vom 2.12.1942 als vorbehaltene Sonderregelung zu handeln ist, hat die Frage klargestellt, wer der Träger der Baupflicht ist. Wenn die Bauwerke lediglich in ihrer früheren Gestalt wiederhergestellt worden wären, hätte jede Verwaltung von selbst die weitere Folgerung daraus gezogen, dass sie - vorbehaltlich eines späteren Rückgriffs auf den französischen Staat - auch die Kosten für jedes von ihr wiederherzustellende Bauwerk übernimmt. Da aber bei den meisten Instandsetzungen Forderungen auf Berücksichtigung bereits inzwischen entstandener oder künftiger Verkehrsbedürfnisse von der mitbeteiligten Verwaltung erhoben und bei der Bauausführung nach jeweiliger gegenseitiger Verabredung erfüllt wurden, bedarf es einer besonderen Regelung über die dadurch entstandenen Mehrkosten. Um bei den schon ausgeführten oder noch in Ausführung befindlichen Bauten eine möglichst einfache Lösung herbeizuführen, sind wir mit Ihrem Vorschlag einverstanden, dass jede Verwaltung auch die Mehrkosten für die Ausführung übernimmt, die aufgrund vorher getroffener Vereinbarung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der anderen Verwaltung zugestanden worden ist.

Für künftig neu in Angriff zu nehmende oder nach bisheriger behelfsmässiger Ausführung später in endgültigen Zustand zu versetzende kriegszerstörte oder kriegsbeschädigte Bauwerke müssen wir uns jedoch eine Regelung im Einzelfall vorbehalten.

Abschrift an die Herren Pr, Dez 43, 48 und 48 H

gez Dr Roser

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 12. Februar 1944

*Reinschrift beigelegt
Bänscher 12/II
vgl.*

Betr. Schienengleichen Bahn-
übergang der Landstraße I.O
Nr 10 bei km 8.820 der Bahn-
linie Hagenau - Rastatt

I. An den Chef der Zivilverwaltung im Elsaß,
Abteilung für Bauwesen, Straßenbau
in S t r a ß b u r g (Els)
Bismarckplatz 4

Ab 14 2 Gopfrion

Anlagen: 2 Abschriften

Die beiliegenden Abschriften übersenden wir zur gefl Kennt-
nis. Wir bemerken dazu:

Der Standpunkt des Straßenbauamts Hagenau, daß die Unter-
haltung der Teile der Landstraße, welche innerhalb der Bahn-
schranken liegen, Sache der Eisenbahnverwaltung sei, ist
nur bedingt richtig. Bei Kreuzungen von Straßen u Eisenbah-
nen hat allerdings im allgemeinen die Reichsbahn die Unter-
haltung des Kreuzungsstückes aus praktischen Gründen, und
zwar lediglich aus dem Gesichtspunkt der Bahnunterhaltung,
übernommen, weil das Kreuzungsstück einen Teil der Eisen-
bahnanlagen darstellt. Dadurch ist die Reichsbahn aber nicht
zum Wegebaupflichtigen im Sinne des Wegerechts geworden.
Der auf Eisenbahngelände liegende Teil einer Straße scheidet
rechtlich nicht aus der Unterhaltungspflicht ~~des~~ des Wege-
baupflichtigen aus.

Im vorliegenden Fall liegen besondere Verhältnisse vor.
Während sich im allgemeinen ~~da~~ durch die Schranken begrenzte
Straßenstück nur auf den für den Bahnbetrieb frei zu hal-
tenden Raum beschränkt, mußten im vorliegenden Fall die
Schranken ~~des~~ behelfsmäßig an Stelle einer zerstörten Über-
führung hergestellten schienengleichen Übergangs ~~se~~ weit ab-
gerückt werden, und zwar bis zur Oberkante der Einschnitts-
böschung, damit sie für den Straßenverkehr schon auf genü-
gende Entfernung sichtbar ~~waren~~ ^{sind}. Es war nicht angängig, die
Schranken in dem sonst üblichen Abstand vom Gleis - etwa
3,0 m - am Fuße der Auffahrtsrampen aufzustellen, weil die
Gefahr bestand, daß Fahrzeuge in dem Gefälle nicht zum Hal-
ten kommen, die geschlossenen Schranken durchbrechen und

Die Reichsbahn ist bereit, auch in diesem Falle die Straßenfahr-
bahn im Bereich des eigentlichen Kreuzungsstückes auf eine Länge
zu unterhalten, die unter gewöhnlichen Verhältnissen durch die
Schranken begrenzt wäre - beiderseits je 3.0 m Abstand von der
Gleisachse -, weil hierbei die Belange des Eisenbahnbetriebs ge-
wahrt werden müssen. Für die anschließenden Straßenstrecken liegt
dieses Merkmal ^{aber} nicht vor, und es hätte ~~hier~~ auch kein Zweifel da-
rüber gegeben, wer hier unterhaltspflichtig ist, wenn die Schranken
im normalen Abstand vom Gleis hätten aufgestellt werden können.
Unsere Auffassung deckt sich auch mit den Ausführungen im Erlaß
der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums vom 30.11.
1940 - 62 Jb (W) 74 (siehe unser Schreiben 48 Jbm (Els) vom 19.10.
1943), wonach jede in den besetzten Gebieten eingesetzte Zivilverwal-
tung für die Wiederherstellung von durch den Krieg zerstörten oder
beschädigten Bauwerken die Aufgaben zu erfüllen hat, die ihr ressort-
mässig zukommen, d h die Schienenwege sind von der Eisenbahnverwaltung,
die Straßen von der Straßenbauverwaltung instandzusetzen.

Wir bitten Sie daher, die vom Eisenbahnbetriebsamt Hagenau für notwendig erachteten Unterhaltungsarbeiten an den Straßenrampen durchführen zu lassen, damit Unfälle vermieden werden. Wir würden es begrüßen, wenn der schienengleiche Übergang möglichst bald durch eine Brücke ersetzt ~~würde~~ würde. Von Ihrer EntschlieÙung bitten wir uns Kenntnis zu geben.

II. Nachricht dem
Auf den Beri

4 Auf den Bericht Jw km 8.820 Ha-Ra vom 22. Januar 1944 -
zur Kenntnis. Über den weiteren Lauf der Sache ersuchen wir zu
berichten.

III. Kzl fertige Abschrift des Schreibens des Straßenbauamts Hagenau vom 12. Januar 1944 und des Schreibens des Eisenbahnbetriebsamts Hagenau vom 10. Dezember 1943 zum Anschluß an Glied I.

IV. Wv am 15.3.1944 (Stand der Sache?).

V. A

$L \frac{1}{2}$ then 10.2. H 10.5. 350 per 9
 $\frac{1}{2}$

Feb 8
2

● Der Chef der Zivilverwaltung
im Elsass

6/7.
Strassburg i. Els., den 1. April 1944
Bismarckplatz 4 Fernruf: 291.81

Abteilung für Bauwesen

~~Strassenbau~~

Schienengleicher Bahnübergang
der Landstraße I. Ordnung Nr. 10
nördlich Oberhofen (Brücke Nr. 85)

1414-487-8a

Bw./Stb.-Nr.:

(Bei Beantwortung bitte anzugeben)

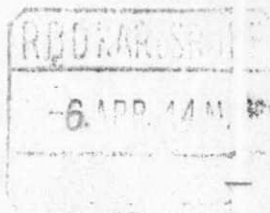
- Auf Schreiben Nr. 41 T
I/12 Jwss Hge v. 12.2.44 -

Es trifft wohl zu, daß im allgemeinen bei schienengleichen Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen die grundsätzliche Unterhaltungspflicht des Wegebaupflichtigen für das Kreuzungsstück nicht wegfällt. Diese Unterhaltungspflicht ruht jedoch, solange die Eisenbahnverwaltung die Kreuzungsfläche unterhält, d.h. für die Dauer des Bestehens des schienengleichen Wegeüberganges. Bezgl. der Unterhaltung der Kreuzungsfläche dürfte deshalb wohl keine Meinungsverschiedenheit bestehen.

Wenn das Straßenbauamt Hagenau nun das Betriebsamt Hagenau aufgefordert hat, die an die schienengleiche Kreuzung der Landstraße I. Ordnung Nr. 10 nördlich Oberhofen anschließenden Rampen in Ordnung zu bringen, so waren hierbei andere Gesichtspunkte maßgebend. Die kriegszerstörte Straßenüberführung über die Bahnlinie an dieser Stelle wurde s. Zt. von der Eisenbahnverwaltung erstellt, weil der Bau der Bahnlinie eine solche erforderlich machte. An Stelle dieser Bahnüberführung ist nun die schienengleiche Bahnkreuzung mit den sehr steilen Zufahrtsrampen auf beiden Seiten getre-

An die
Reichsbahndirektion

Karlsruhe



TE/12
W
41/12/41/11/84
43

- Jwss / Hge -

ten, die für den Straßenverkehr außerordentlich ungünstig sind. Während im allgemeinen Brückenbestandteile der über sie führenden Straße von dem ordentlichen Wegebaupflichtigen zu unterhalten sind, besteht jedoch eine Ausnahme von dieser Regelung bei Wegeveränderungen und -verlegungen, die infolge eines Eisenbahnbaues durchgeführt werden. Hierbei unterliegt der Eisenbahn die Unterhaltung der verlegten Strecke insoweit, als durch die Verlegung die Wegebauast des Wegebaupflichtigen vergrößert wird. Der gleiche Fall liegt hier vor, wo an Stelle der Straßenüberführung eine schienengleiche Kreuzung mit sehr steilen Rampen angelegt wurde. Es ist hierbei unwesentlich, ob die Eisenbahn diesen Übergang selbst hergestellt hat oder nicht. Maßgebend ist, daß die Kreuzung an Stelle der bisherigen Überführung getreten ist.

Der angezogene Erlaß der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums vom 30.11.1940 - 62 Jb (W) 74, dem im übrigen kein rechtsverbindlicher Charakter zugemessen werden kann, bezieht sich nur auf die Wiederherstellung von durch den Krieg zerstörten oder beschädigten Bauwerken, während es sich im vorliegenden Falle um die Regelung der Unterhaltungspflicht handelt.

Wenn das Straßenbauamt Hagenau das Betriebsamt Hagenau aufgefordert hat, die Arbeiten, welche für die Instandsetzung der Rampen erforderlich sind, durchzuführen, so erfolgte dies auch aus dem Grunde, weil mit den Arbeiten auf Bahngelände durch Dritte gewisse Schwierigkeiten verbunden sind, und weil den Bediensteten der Straßenbauverwaltung nicht das jederzeitige Betreten der Straßenstrecken innerhalb der Schranken gestattet ist. Ich schlage jedoch vor, daß diese Arbeiten von dem Straßenbauamt Ha-

genau veranlasst und beaufsichtigt werden, und ersuche um Ihr Einverständnis hierzu. Andererseits halte ich es nicht für zweckmäßig, über die Frage des Rückersatzes der hierbei entstehenden Kosten in der jetzigen Zeit längere Verhandlungen zu führen, zumal es an sich unwesentlich ist, von welcher Seite diese Kosten, die ja auch Ersatz von Kriegsschäden darstellen, vergütet werden. Ich behalte mir jedoch ausdrücklich vor, zur geb. Zeit die Regelung dieser Frage zu veranlassen.

Da der Zustand der Rampen der genannten Kreuzung verkehrsgefährlich geworden ist, habe ich den Landkommissar von Hagenau gebeten, die Sperrung dieser Straße für jeden Fuhrwerksverkehr durchzuführen, sodaß z. Zt. die schienengleiche Kreuzung nur von Radfahrern und Fußgängern benutzt wird. Da eine wesentliche Besserung der Verkehrsverhältnisse an dieser Stelle durch Instandsetzung der Rampen nicht erreicht wird, werde ich versuchen, durch Erstellung einer Dauerbehelfsbrücke an Stelle der alten kriegszerstörten Straßenüberführung eine Verbesserung herbei zu führen. Ob und wann es mir aber bei den kriegsbedingten Verhältnissen möglich sein wird, diese Behelfsbrücke zu erstellen, kann allerdings noch nicht abgesehen werden. Falls der Bau nicht zu Stande kommt, müssen die Rampen instandgesetzt werden, damit der Verkehr, der eine wesentliche Umleitung jetzt erfährt, wieder aufgenommen werden kann.

I.A.

Mua

Forum 12

*zur Aufl. Räumung mit der Bitte
im Hallenraum. Um auf die wichtige
Bedeutung der Räumung hinzuwirken, deren Durchführung auf
Hohen überlassen wurde, ist darauf hinzuwirken,
dass im vorliegenden Fall*

Da Flugabwärtung des Flugabwärtigen
durch die neue Hauptaufstellung nicht der
gründlich notwendig, da die Hauptaufstellung in
einer S-Kurve und jetzt in einer G-
kurve über der Luft aufgeführt wurde.

pink Lycopodium
in the old
Towers Hqs

Der Aufsatz, daß die Turchen das
Kaufmannsamt nicht sehr verstanden
soll der Personen Vorurtheil sein. Es
wird ihnen Künste, ist zugeführt. Viele
arbeiten müssen aber in ganzseitigen
Türken nicht zu sein.

Dem Vorplatz, die verschiedenen Theorien
vollständig zu beiten, sind die Haupttheorien
um Hagenau mitführen zu lassen, u.
zuerst von vorerwähnte Vorführungen über
die Rassenbeteiligung, sollen wir m. f.
zusammen.

Aug 21
1874

HDez.41

TI/12 141 MM 24/5

Das KreuzungsGes findet keine Anwendung, soweit Änderungen oder Ergänzungen nicht durch die Verbesserung der Abwicklung des sich überschneidenden Verkehrs, sondern durch andere Anforderungen notwendig werden. In solchen Fällen hat nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Verursacher die Kosten zu tragen. Im vorliegenden Fall ist die Änderung anscheinend nicht durch die Verkehrsverhältnisse hervorgerufen worden. Der Verursacher hat also grundsätzlich die Kosten zu tragen. Hier also wohl die DR.

Im übrigen stimme ich Ihren obigen Ausführungen zu.

m f
Der K

M. C. J.
See King
See Birmingham

12:

23. V.

2775
 1. 4. 1875
 1. 4. 1875
 1. 4. 1875

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 3. Juni 1944

Betr. Schienengleicher Bahnübergang der Landstraße I. Ordnung Nr 10 nördlich Oberhofen (Brücke Nr 85)

Reinschrift beigelegt
Ganscher 3.VI.44
vgl.

I. An den Chef der Zivilverwaltung im Elsaß
Abteilung für Bauwesen
in S t r a ß b u r g / E l s
Bismarckplatz 4

- Auf Schreiben Nr 1414 -487-8a vom 1. April 1944 -

Ihrem Vorschlag, daß die Instandsetzung der Rampen vom Straßenbauamt Hagenau veranlaßt und beaufsichtigt wird, stimmen wir zu. Wir bitten Sie aber, das Straßenbauamt Hagenau anzuweisen, die Arbeiten im Benehmen mit dem Betriebsamt Hagenau auszuführen, damit von diesem zur Sicherung der Arbeiter und des Bahnbetriebs ein Sicherheitsposten gestellt wird. Wir werden das Betriebsamt Hagenau hiervon verständigen. ^{auch} Auch wir sind der Ansicht, daß es sich dabei um den Ersatz von Kriegsschäden handelt. Wir machen aber ^{auch} ~~noch~~ darauf aufmerksam, daß durch die neue Straßenführung die Wegebauast nicht vergrößert wurde, da die Straße früher in einer S-Kurve und jetzt in einer Geraden über die Straße führt.

II. Nachricht dem EBA H a g e n a u

zur Kenntnis. Über den weiteren Verlauf der Sache ersuchen wir zu berichten.

III. Wv am 10.8.44 (Stand der Sache ?)

IV. A

Ltg. 1. Ltg. 1/6 141 11/5

11/5

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamtes
H a g e n a u
Jwss km 8.820 Ha-Ra

Hagenau, den 31. März 1944

An die
RBD Karlsruhe



II/12

41 T I/12 Jwss Hge

Betreff : Wegübergang km 8.820 Hagenau - Rastatt
- zu Verfig 41 T I/12 Jwss Hge vom 12.2.44 -

Der Landkommissar Hagenau hat durch amtliches Ausschreiben vom 25.2.44 in der Zeitung "Straßburger Neueste Nachrichten" angeordnet, daß die Landstraße I. Ordnung Nr 10 zwischen Bischweiler, Oberhofen und Schirrhein b a w für den gesamten Fuhrwerkverkehr (Kraftwagen und bespannte Fahrzeuge) gesperrt wird. Für den Radfahr- und Fußgängerverkehr bleibt die Straße offen. Nach Mitteilung des Straßenbauamtes Hagenau ist die Erstellung einer Dauer-Behelfsbrücke anstelle der zerstörten Brücke geplant.

Glück

41 T I/12 Jwss Hge

Reichsbahndirektion
Beschluss vom 8. 4. 44.

Betr. *Polis über*

I. d. L.

Durch die Anordnung des Landkommissars Hagenau, die als Folge eines Beschlusses in der Zeitung Straßburger Neueste Nachrichten vom 25.2.44 veröffentlicht ist, ist der Fußgänger- und Fuhrwerkverkehr auf der Landstraße Nr 10 zwischen Bischweiler, Oberhofen und Schirrhein b a w bei km 8,820 des Straßes Hagenau - Rastatt eingestellt. Auf das Schreiben selbst hat der L. d. L. nicht geantwortet.

42
Wk 4 V

let 10/6
H. d. L. mit
Bspfl vom 3.6.44

II. P. d. L. vom 10. 6. 44 (Fing der Antwort des L. d. L.?)

III. d. L.

41 T I/12 Jwss Hge

Der Chef der Zivilverwaltung
im Elsass

Abteilung für Bauwesen

Nr.-Bw./Stb. 1414-1601-8a
(Bei Beantwortung bitte anzugeben.)

- Auf Schreiben 41 TI/12 Jwss Hge
vom 3.d.M. -

Jun 5. 42 m. v. abgebr.
411 4/28

✓

(17b) Strassburg, den 20. Juni 1944
- Fernruf 291 81
Brandgasse 11

Schienengleicher Bahnübergang
der Landstr. I. Ordng. Nr. 10 nörd-
lich Oberhofen (Brücke Nr. 85)

TS/12
411 30/6

Wenn ich in meinem Schreiben
vom 1.4.d.J. bemerkt habe, daß die Unterhaltung der
jetzt in Benutzung befindlichen Straßenstrecke an der
Bahnkreuzung nördlich Oberhofen gegenüber dem früheren
Zustand eine Vergrößerung der Wegebaulast mit sich ge-
bracht hat, so bin ich davon ausgegangen, daß die Unter-
haltung dieser sehr steilen Strecken einen wesentlich
höheren Aufwand erfordert, als eine normal liegende
Straße, sodaß auch die Verkürzung der Strecke keine
Verminderung der Wegebaulast mit sich bringt, sondern
eine Vergrößerung derselben.



An die
Reichsbahn-Direktion

K A R L S R U H E

Ich werde nunmehr veranlassen, daß im
Rahmen des z.Zt. Möglichen die Rampen möglichst
bald instandgesetzt werden.

41 Tz/12 Tross Hge

Deutsche Reichsbahn.

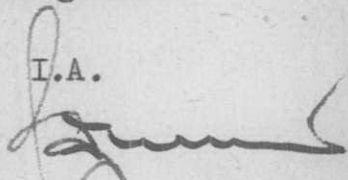
Reichsbahndirektion

Beschluss vom 6. Juli 1944

Reinschrift beigelegt.

Bader, 6/II.

I.A.



ab 7.7 Bächle

Letztes Foto von
I. der L. B. & Hagenau

Im Zusammenhang mit dem
41 Tz/12 Tross Hge v. 3.6.44

Auf einer im zugehörigen Mitteilungsblatt der
Hf der Eisenbahnverwaltung im Chef, Abteilung für
Eisenbahn, nimmende vordereffen, daß im Rahmen
des z.Zt. Möglichen die Rampen möglichst bald in
Kundengut werden.

5. Juli 1944 15. 8. 44 (Rand der Brief?)

III. A

Vinse Luft v. 30.8.44

142 V/4

15.18. ✓
41 4/4
142 4/12

Handwritten notes and signatures on the right margin, including "Hofy." and "Fa 3 7".

100 29/10

30/8

Akteivorlage

Geschäftszeichen 41 T/12 Zwss Hge Karlsruhe, den 15. August 1944

Wiedervorlage der Verf vom 6. Juli 1944

Betreff: Schiengleicher Bahnübergang der Landstrasse I. Ordnung
Nr. 10 nördlich Oberhofen (Brücke Nr 85)

Aktei V
Kei

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 2.1.8. 1944

42 T/12 Zwss Hge

Reinschrift beigelegt
Fauscher 21. VII 44
zu Hufy

Ca E B & Hagenau

ab 22.8 Bächle

41 T/12 Zwss Hge
vom 6. 7. 44

Hier verfahren nun bereits, ob die
Löffelmaschinen wärmer in Betrieb
sind.

II. Pro auf Abgang.

III. A

41 T/12 18/8

41 T/12 8

gute Copie 2-30-8-44

41
T/12
ab
T/12

Zwss/Hge

24/7.

42 T-1/12 Truss Hge

Reinschrift beigelegt
Bader, 24. VII. 44

Deutsche Reichsbahn-
Reichsbahndirektion
Beschluss vom 24. Juli 1944

am 24. VII. 44

Lehr Referatensachbearbeiter

ab 25.7.44
Bachle

E. B. A. Hegenauer

Auf Grund der vorliegenden Prüfung vom 19. u. 20. Juli 1944 haben wir folgendes zu bemerken:

a) North Vendenheim - Weipertburg

1.) Lk Halphenhausen

Bei diesem Luftstromübertragung ist außer den Kennzeichnungsleuchten keinerlei Beleuchtung vorhanden. Wenn auch unter den derzeitigen Verhältnissen die Einweisung elektrischer Beleuchtung nicht zu große Kosten, so soll die Beleuchtungsmittel im Läger beibehalten und weiterer Veranlassung werden, sobald sich eine Gelegenheit bietet.

Der obige Punkt, welcher den Hauptmangel des Lk zeigt, bedarf eines eingehenden Berleuchtung über die Führung des Marktpfades.

2.) Lk 23

Der obige Punkt 23 bedarf eines Berleuchtung über die Bedeutung und den Zweck des Marktpfades für die Aufführung der Befehlspersonale.

- Truss/Hge -

6) Markt Wölbung - Murrweiler

- 1.) Grün Buchen, welche den Dampf auf der Agnesbach werfen, bedarf eines gründlichen Über-
sichtigung über die Dampfleitungen eines Pflanz-
wäldes. Das Dampfleitungsnetz ist seit Jahren
i. d. H. zum Fortschritt über die Prüfung der
Pflanzwälder. Die Bedeutung der Pflanzwälder
muss ~~jetzt~~ der Grün nicht betonen.

1.) Markt Wölbung - Leimbach

- 1.) Gr. Birkheim Auf für die für den Dampf der
Pflanz Grün Wälder gilt das Wassersand Gesetz.
Das Dampfleitungsnetz ist längerer Zeit keine Grün
Wälder mehr, es wird kein Dampfleitungsnetz
und die Befestigungswälder fast.
Die am Übergang zwischen den Pflanz-
wäldern sind Wälder. Die neuen
Pflanzwälder sind Wälder. Die neuen
Pflanzwälder sind Wälder und Wälder
sind Wälder zu entfernen.

2.) Gr. Dürrenbach

Auf für sind die alten Pflanzwälder zu
entfernen (das gilt allgemein für alle
Pflanzwälder, nur wenn Pflanzwälder
entfernen sind).

Au den Pflanzwälder der Wälder
wegzutun.

Die für die Wälder ist zu prüfen.

- 3.) Au den Wälder Wälder Wälder
Wälder ist Wälder Wälder Wälder
das Wälder Wälder Wälder Wälder

Das Fluorkalzium kocht der Luft voll gemäß
üblicher Lagerung vorsetzt und mit einem
Rückflussgefäß versehen werden.

4) ~~Das Sublimat~~ Die Kammern für die Lagerung sind
sicher.

Das Dampfgefäß enthält keine feinsten.
Die regelmäßige probierte Luftkühlung
des Dampfgefäßes unterbleibt. —

Man wolle das Fluorkalzium wegen der
Veränderung des Sublimates und wegen der
Festigung der festgestellten Mängel zu
vermehren und den Vorrat zu vergrößern
lassen.

25.10. ✓ Th. P. 8 am 25. 10. 84 (Hand der P. 8?)

Th. P.

12
7

Th. P.
7.

42
7/3
ab
upst.

Personal geprüft. ~~Hofstad~~ ✓

Auf den Bestimmungen der Land. Wegepolizeiverordnung müßten die Kreis-Unterrichtsbefehlshaber antworten, und es müßte den Kreisrath das Vorrecht eingeräumt werden.

Ich bitte um gefl. Hallungnahme zur Auflage. Vollen wir den derzeitigen Prüfungsbeschluss nicht in Aussicht nehmen? Nachprüfung abwarten? Es ist ganz und gar noch zu bemerken, daß die früher erschienenen Kreis-Unterrichtsbefehlshaber mit dem übrigen Text nicht mehr übereinstimmen, sondern es sind nach § 18 (9) des O. B. Kreiskreises zu ergänzen, was folgendes ist: Diese anzunehmen müssen, wenn sie sich nicht im Rangverhältnis befinden. Wenn also in dem vorliegenden Fall in Bezug der Eisenbahnverkehrs des Verkehrs sollte, würden die Kreis-Unterrichtsbefehlshaber durch Kreisrath zu wählen. Ich bitte um gefl. Hallungnahme.

12/42

22/12

Herrn Dez 42

M.E. kann der bisherige Zustand an der Kreuzung belassen und die in Aussicht genommene Nachprüfung abgewartet werden, zumal es auch Sache der Anschließerin ist, daß die nach der Wegepolizeiverordnung vorgeschriebene Kennzeichnung vorhanden ist,

12/12
42/12

Dez 12

26. 11

42 FI/12 Tron Hge ✓

Deutsche Reichsbahn.

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 17. August 1944

Reinschrift beigelegt
Fauscher 17. VIII. 44
vergl.

Lehr Kräftigung des Kupflüßgleises
am Of. Hagenau nach dem glückl.
Platz.

ab 18.8. Bächle

an S B A Hagenau

Hier beziehen sich auf die örtliche Aufstellung
am 19.7.44, bei welcher die Größe der Raum-
zunahme der Abzugsmantelkräftigung
beurteilt wurde. Für die Kräftigung gelten
die Bestimmungen der Stütz des L. I. J. im Haupt-
eingesetzten Hauptpolzeisverteilung. Für
nach Bedarf die Hauptverteilung der Kräfte
für die Kräftigung der Hauptverteilung der Kräfte
polzeisverteilung. Für bereits vorhandene Kräfte
soll eine Hauptverteilung stattfinden, sobald der
Arbeitsanfall bei den beteiligten Stellen ab es
möglich. Es ist anzunehmen, dass diese Haupt-
verteilung bis nach Kräftigung der Kräfte
wird. Bei dieser Kräftigung soll an der Kräftigung
vorläufig nicht gearbeitet werden.

H. K.

44/12/16 15/8

Flg

42
12
41
15/31
ab
OK I

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamtes
H a g e n a u
I/Jw/km 8,820 Ha-Ra

Hagenau, den 24. August 1944

An die
RBD Karlsruhe

I/12



41/43

Betr : Schienengleicher Bahnübergang der
Landstraße I. Ordnung Nr 10
nördlich Oberhofen (Brücke Nr 85)

- Zu Verfig 41 T I/12 Jwss Hge vom 6.7.1944 -

Die Auffahrtsrampen sind noch nicht in Ordnung gebracht. Das
Straßenbauamt Hagenau erklärt auf Anfrage, daß die Instand-
setzung dieser Tage erfolgen wird.

Die Landstraße Nr 10 ist zwischen Oberhofen und Schirrhein
nach wie vor für den Fahrzeugverkehr gesperrt.

Heide

41 T I/12 Jwss Hge

Deutsche Reichsbahn.

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 30. 8. 44

Lehrer v. d. v. v. v.

I. Jwss vom 29. 10. 44 (Handl. des V. v. v.?)

II. a

29/10 ✓

sehr gut.

41 Jwss 24/9

FL

41
W. v. v. v.

H.A. T. I

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom

42 TI/12 Juss Hge
Eisenbahndienstkarte

22.19
Vorderseite

An

die RBD

in

Karlsruhe

Sagenau (Els.) , den 18. Sep. 1944 19

Vollzugs-~~Fehl~~anzeige

zur RBD Verfügung Zeichen 42 TI/12 Juss Hge vom 24. 7 19 44

betreffend: Schrankenwärterdienst

G=Zhn

11/ Juss

Der Vorstand

Eisenbahnbetriebsamt Sagenau (Els.)

Nach Erledigung durchstreichen und gesammelt
an Drucksachenlager schicken!

19930 Fehlanzeige A 6 q Steisspapier Breslau VIII 43 500000 B/0150

128
3

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
42 T I/12 Jwss Hge

Karlsruhe, den 30. März 1944

An EBA H a g e n a u

- 1. APR. 1944

(Els.)

Betr: Wegübergänge auf der Strecke
Buchweiler - Ingweiler.

- Auf Bericht Jwss vom 21.3.44 -

Ist Ihnen bekannt, oder kann jetzt noch festgestellt werden,
welcher Art der Anfall war? Wer war der Schuldige?

gez Dr Schachenmeier

Beglaubigt:

Ganscher, Elg

*Vorlage
an R-B-D Karlsruhe
mit einem Brief von Ingweiler
Zürich.*

Hagenau (Els.), den 10. ten 4. 44

Vorstand des Betriebsamtes

Weller

1 Aufl.

Hagenau, 4.4.44

Kron

92

an den Zugweiler

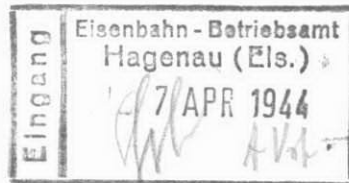


zum Bauwerk der Brücke des in der
24. v. d. Brücke

1. Bauwerk

Fluss

Bahnmeisterei
Jugweiler



Jugweiler 5.4.44.

V. Zwick

E. B. F. Hagenau

Nach örtlichen Erkundigungen in Obermühlbach und bei der
Bahnsektion Frau Müller in Obermühlbach war der Sachverhalt
folgender:

Als die Strecke Buchweiler - Jugweiler gebaut wurde, waren
für die ^{Wegübergänge} ~~Straßenübergänge~~ Nr. 6 in Km 3,109 und Nr. 7 in Km 3,223 keine
Schranken also keine Bewachung vorgesehen.

Im Frühjahr des Jahres 1897 (vielleicht auch 1896) kam der Holz-
fuhrmann Elser, wohnhaft in Erkersweiler, von Buchweiler her
mit leerem Wagen und wollte über den Wegübergang Nr. 6. ~~Straßenübergang~~
Dort ergab sich ein Unfall: die 2 Pferde wurden getötet,
Elser verletzt und der Wagen demoliert. Nach Aussagen von Fr. Müller
soll Elser auf dem Fuhrweg geschlafen haben, wurde als schuldig er-
klärt und mußte anscheinend sogar 3.000.- RM Strafe bezahlen.

auf dies Unglück hin hat die Eisenbahnverwaltung der jetzige
Weg überbauen und an beide Wegübergänge Schranken
anbringen lassen.

Im Jahr 1912 hat Fr. Müller, damals Schrankenwärter an P. 6/7 vergessen
die Schranken zuzuschließen, so daß ein bespannter leerer Wagen vom durchgeh-
enden Zuge am hinteren Teile erfasst worden ist. Der Materialschaden. Seitdem
kein Unfall mehr.

Zick

Da wir der Ansicht sind, daß bei der derzeitigen Verkehrslage sowohl auf der Bahn als ^{auch} auf der Straße zum mindesten für die Dauer des Krieges die Schranken entbehrlich sind, beabsichtigen wir, die Entscheidung des Herrn Reichsverkehrsministers anzu-rufen, falls Sie glauben, Ihre Bedenken aufrecht erhalten zu müssen. Für eine kurze Mitteilung in diesem Sinne wären wir Ihnen dankbar.

II. Nachricht dem EBA Hoge
III. v am 10. Juni 1944

*Bitte Sie, die Mitteilung Ihrer
angenehmen Stellungnahme.*

22. 22/5.

IV. A

➤ *Beimirding ist für die Luftfahrt einbedeutend, daß
an dem betreffenden Flugübergang fürst einmal, wo
nach keine Personen eingeworfen waren, ein Unfall
eingetreten ist. Nach Unfall hat sich eine lange Zeit
zurück (i. J. 1897) und würde sich einen fürstentausch
verursacht, der auf einem Flugzeug geschehen ist.
Es lag also eine große Pflichtverletzung des Fliegers
benutzt vor. Auf und eines Fliegers (1912),
nicht von einem Unfall befreit. Jemand, was
aber schon Personen verurteilt. Die Pflicht an diesem
Unfall hat die Personensicherheit, weil sie ausgehen
soll. Die Personen zu verurteilen. ^{Rechts} ~~Rechts~~ ist also, daß
Personen kein Allzumittel zur Verurteilung von Un-
fällen von Flugübergängen sind. Im Gegenteil hat
die Befragung, daß bei so einfachen Verhältnissen
wie im vorliegenden, ein geringes Maß von Vorsicht
seitens der Flugbeimkehr genügt, Flugübergänge geschehen
zu überqueren.*

24/4

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 25. April 1944

Reinschrift beigelegt

F. 25. 44
vgl. G. 25. 44Betr. Wegübergänge an der Strecke
Buchweiler - IngweilerAn den Herrn Landkommissar des Kreises Zabern
in Z a b e r n

Wir beziehen uns auf die Verhandlungen, die der Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts Hagenau wegen der Beseitigung der Schranken an Wegübergängen der Strecke Buchweiler - Ingweiler mit Ihnen geführt, und über deren Ergebnis er uns berichtet hat.

Für die Beurteilung der Frage, ob ein Wegübergang zu beschränkt ist oder nicht, ist die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (BO) maßgebend, die durch Verordnung des Chef der Zivilverwaltung auch für das Elsaß gültig erklärt ist. Nach den für die Nebenbahnen ~~maßgebenden~~ Bestimmungen des § 18⁽³⁾ dieser Ordnung (und um eine Nebenbahn handelt es sich im vorliegenden Fall) müssen nur die verkehrsreichen Wegübergänge beschränkt werden, und zwar dann, wenn sie unübersichtlich sind, oder wenn sie von den Zügen mit mehr als 15 km/h befahren werden. (Die beiden Übergänge waren auch etwa bis zum Jahre 1897 unbeschränkt. Nach unseren Erhebungen hat dann ein Unfall Anlaß zur Beschränkung der Übergänge gegeben. Dieser Unfall soll durch einen Fuhrwerkslenker verursacht worden sein, der auf dem Fuhrwerk geschlafen hatte.)

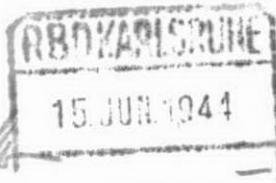
Darüber, daß die beiden Übergänge z Zt nicht verkehrsreich, sind, kann es u E kein Zweifel geben. Sie bräuchten also nach den obengenannten Bestimmungen der BO nicht beschränkt zu sein, zumal auch die Geschwindigkeit der Züge nur 15 km/St beträgt. Bei unserem Vorhaben, die Schranken zu beseitigen, war ~~es~~ nicht in erster Linie die Einsparung der Bedienungskosten, sondern die Vermeidung eines unwirtschaftlichen Menscheneinsatzes maßgebend. ~~den~~ ^{ja sogar verkehrsreich} für die Bedienung der Schranken bei im ganzen ~~nur~~ ^{voll} 4 Zugfahrten täglich muß eine Kraft vorgehalten werden, die ~~nebenher nicht~~ ^{ja sogar verkehrsreich} anderweitig verwendet werden kann. e.

Wie uns das Eisenbahnbetriebsamt Hagenau berichtet hat, halten Sie Ihre Bedenken gegen die Beseitigung der Schranken aufrecht. Die BO sieht nun für den Fall, daß eine Einigung zwischen der Aufsichtsbehörde und der Landespolizeibehörde nicht zu Stande kommt, vor, daß der Reichsverkehrsminister zu entscheiden hat.

Der Landkommissar
des Kreises
Zabern

Fernsprecher Nr. 274 - 275 - 276

Abtlg. I-



✓
Zabern, den 13. Juni 1944

Wegübergänge an der Strecke
Buchweiler-Ingweiler.

Zum dort. Schr. v. 25.5.44
42 T I/12 Jwss Hge.

An die
Reichsbahndirektion
in

K a r l s r u h e .
Lammstr. 19

Nach neuerlicher Überprüfung kann ich von dem bisher einge-
nommenen Standpunkt nicht abtreten. Die Gründe für die Beibehal-
tung der Schranken sind auch heute noch massgebend. Gerade bei
geringem Zugverkehr ist besondere Vorsicht geboten, zumal sich
nach dortigen Angaben auf der Strecke bereits 2 Unfälle ereig-
net haben. Ich möchte jedenfalls die Verantwortung nicht über-
nehmen, für eine Aufhebung der Schranken einzutreten.

W. Müller

Landrat.

42 T/12 Tuss Hge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 24. Juni 1944

Reinschrift beigelegt

Bader, 24/VI
vgr Hg 24.VI.

Entw. Hg. v. v. v.

I. An G. B. A. Hagena ^{ab 1.26} 6 Bächle

für Kaufmann
zu Verfügung
42 T/12 Tuss Hge
v. 25. Mai 1944

Hier werden im Vorwege zwei Lagerpläne
von den Regimentsverwaltungen bei Km 3,109 und
3,223 in Vorkauf festgesetzt. In den Lager-
plänen sind mit Bleistift die Lagerplätze aus-
gezeichnet und die erforderlichen Aufzeichnungen
auf den RÜW eingetragen, wobei eine Ge-
schwindigkeit von 15 Km/h zu Grunde zu legen
ist.

II. Rb. v. v. v.

III. A

27/6

42
T/12
Hge
v. 25. Mai 1944

Fd 22
6

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamtes
H a g e n a u
11/Jwss

Hagenau, den 24. Juli 1944

An die RBD Karlsruhe

Betr : Wegübergänge an der Strecke Buchweiler - Ingweiler
- zu Verfg 42 T I/12 Jwss Hge vom 24.6.44 -

Anlage : 2 Lagepläne

Angeschlossen lege ich in doppelter Fertigung einen Lageplan vor, in welchem die tatsächlichen u. die erforderlichen Lichtdreiecke eingetragen sind.



Rld. H 30.9.44

42 TE/12 Zwiss Age

I. A. C

Entsch. des Herrn

mangel Fd

2.10,

Op. 1/13

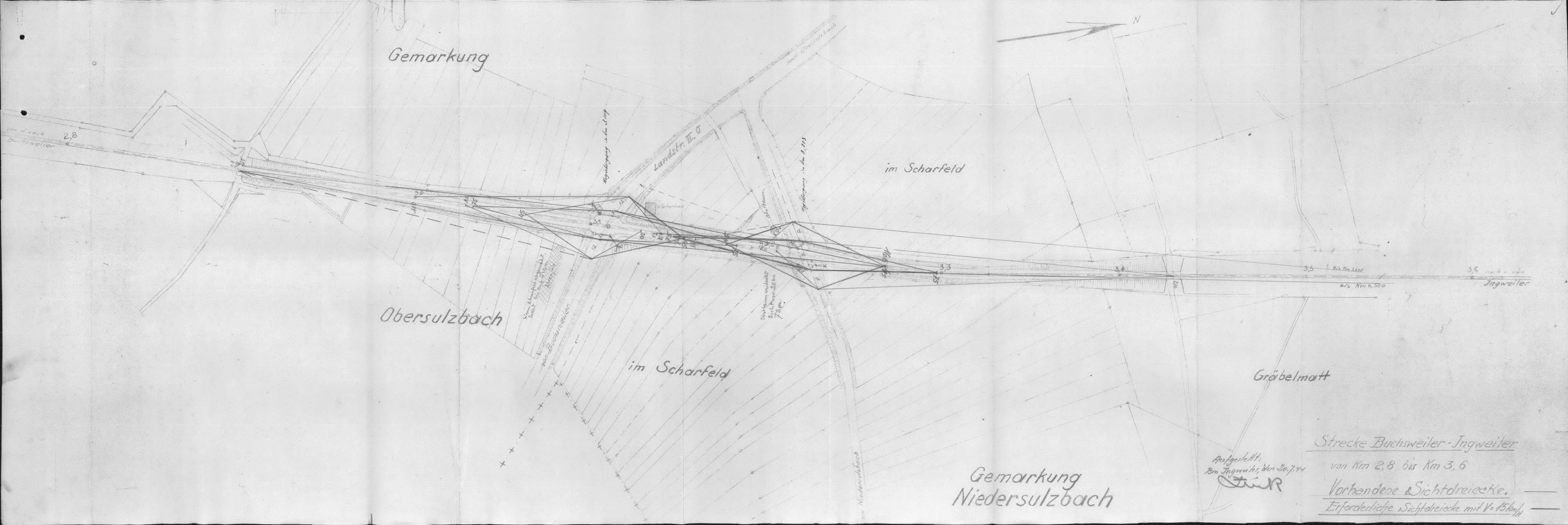
Die vorstehende Bescheid ist nicht gegeben, dass
minimale ~~Rechts~~ die Befriedigung des RVM
freibriefsüßig werden können - für die
wegen der Bescheid 42 TE/12 Zwiss Age v. 25.5.44).
Zur Einbleibung der derzeitigen Verhältnisse
und mit Rücksicht darauf, dass keine
neuesten Entsch. beantragt werden, wird
daran abgefragt, die Bescheid jetzt weiter zu
betreiben. Hierbei wird nicht berücksichtigt, dass
die Befriedigung Buchenweiler - Ingweiler infolge
der Befriedigung eine sofortige Befriedigung ge-
nehmen können.

M. Rld. 27.3.44 5.45 (Rund der Bescheid?)

M. Rld. 2.10.44 (Befriedigung) & R auf der Zwiss

5.5. V

Fd



Gemarkung

Obersulzbach

im Scharfeld

im Scharfeld

Gräbelmatt

Gemarkung
Niedersulzbach

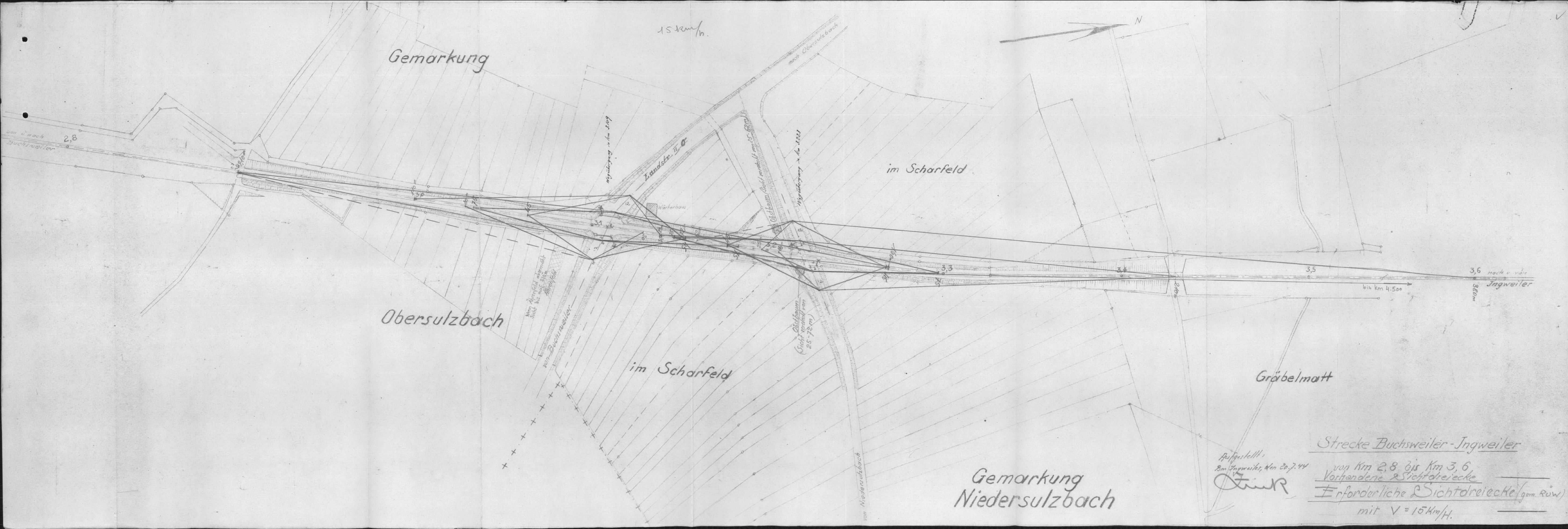
Strecke Buchweiler-Ingweiler

von Km 2,8 bis Km 3,6

Vorhandene & Sichtdreiecke.

Erforderliche Sichtdreiecke mit $V = 15 \text{ km/h}$

Aufgestellt:
Am Ingweiler, den 20.7.44
Stür



Rbd. Karlsruhe, 3. Oktober 1984

Leah's Price Book

I. Dr. & B A Hagmann

Bächle

Die Unterrichtsbücher greiffen den Ge-
heimnissen der neuen g't und des Luf-
bewusstseins vor sich sind nicht bekannt
so ist auch in der Luft genommen, die Luf-
bewusstseinsvorstellung nicht fassbar zu ge-
ben und sie mit der g't in Einklang
zu bringen. Die Gründe für die Verzö-
gerung sind ~~nicht~~^{noch} nicht bekannt, sie dürfen
~~nicht~~^{mit} den derzeitigen Umständen zu
prüfen sein. Für die Diskontinuität, die
die g't nicht erfüllen, galten bis auf
weiteres die Bestimmungen der Luf-
bewusstseinsvorstellung in der jetzigen Zeit.
Bei einer gewissen Veränderung
dieser Bestimmungen ist auch bei der Ge-
heimnis der Unvollständigkeit volle Befrei-
heit gewährleistet.

10. 21. 8. 44

五. 九

2/10

30/9

7430
9

~~42~~
31
15/12
mb
appt

Wegung: Beschluss 41 Tz/12 Zwangs dge vom 30. 8. 44 4/11

Abd. Karlsruhe, den 4. November 1944

41 Tz/12 Zwangs dge

Reinschrift beigefügt
Gauscher
veröff. 4/11.44

Lehr Pfarrerpfleger Hofmeister
Jung der Landwehr 1. Ordnung
Nr 10 würdlich Oberhofen.

an f B R Hagmann

öff Zwangs I/Zw s. 24. 8. 44

Wir wünschen im Vericht über den
Verand der Tz.

II. Pkt nur 28. 12. 44. 28. 12. ✓ Beschlufs v. 10/11. 44

III. Q

4/11. 44

- Zwangs dge -

FD 3/11

41
Tz/12
ab
akt

zu 71 Nae (Arb) 175 v 1.12.43

[illegible]

25/3

Akteivorlage

Geschäftszeichen

42 T-12 Zwiss/Kge

Karlsruhe, den 25. Oktober 1944

Wiedervorlage der Verf vom

24. Juli

1944

Betreff:

Schrankenwärterdienst

Aktei

V. K.

Vorgang nicht
hier Akte

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 3. XI. 1944

42 T-12 Zwiss/Kge

I. A. G.

Inf. A. G. f. d. Verf. v. 24. 7. 44
m. d. B. d. B.

V. K. vom 25. II. 45 (Kant. d. B. d. B.?)

42
K. d. B.

25/2.45

m. d. B.

K. d. B.

42 T-12 Zwiss/Kge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 28. 2. 45

Inf. I. A. G. d. B. d. B. m. d. B. d. B. nicht
weiter durchgeführt werden.

42
K. d. B.

II. K.

K. d. B.

K. d. B.

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamtes
H a g e n a u
I/Jw/km 8,820 Ha-Ra

Hagenau, den 11. November 1944

An die
RBD Karlsruhe



Betr : Schienengleicher Bahnübergang der
Landstraße I. Ordnung Nr 10 nördlich Oberhofen
- zu Verf 41 T I/12 Jwss Hge vom 4. November 1944 -

Nach Mitteilung des Straßenbauamtes Hagenau werden bis auf
weiteres nur die Rampen instandgesetzt. Hierfür sind dem
Straßenbauamt die erforderlichen Arbeitskräfte (Inder) in
Aussicht gestellt. Mit dem Bau der Dauerbehelfsbrücke ist
nicht mehr zu rechnen.

Wissen

W.

Rbd K. 10. XI. 44
41 T I/12 Jwss Hge
Lehr. Wein über

20.12. ✓ I. Jws am 20.2.45. (Nimmt den Rufs 3.)
sorgf. II. B

42 T I/12 Jwss Hge
Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion
Beschluss vom 28.2.45

Lehr. I. H. C. der Rufs Prüfung. Jt nicht weiter
verfolgt werden.

II. B

2872

Jwss/Hge

FD