

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Aktenzeichen

1000 Hgc

Akteninhalt:

Aufführung von Überwegen und
Verbindung von Eisenbahn. Eisenbahn
ab Karlsruhe mit Wagen im Bezirk
Hagenau / Els.

Früheres Aktenzeichen:

Hauptaktei

V

Aktenschrank:

e

Angefangen

bei

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 Stammbach 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.

Jch 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

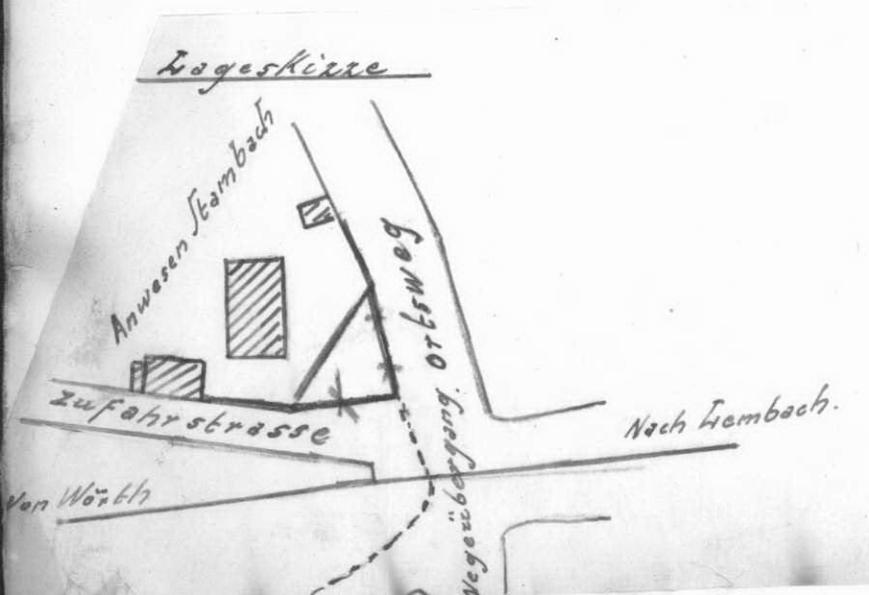
Teile Ihnen andurch erg. mit, daß es notwendig ist, die Sichtverhältnisse zu dem Hauptgleis der Eisenbahn bei dem Wegeübergang in km 9,0 + 45 der Linie Walburg - Lembach zu verbessern.

Um dies zu erreichen, muß Ihre Gartenmauer auf eine Länge von 15 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 Nichtigthindernissen 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

Hagenau, den 4. Juni 1942

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u

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
Frörschweiler-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)

Abschrift

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

F 12
42
41
12
F 4
1
F 4
AKG

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

:/:

42 T I/12 Jwss Hge

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

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

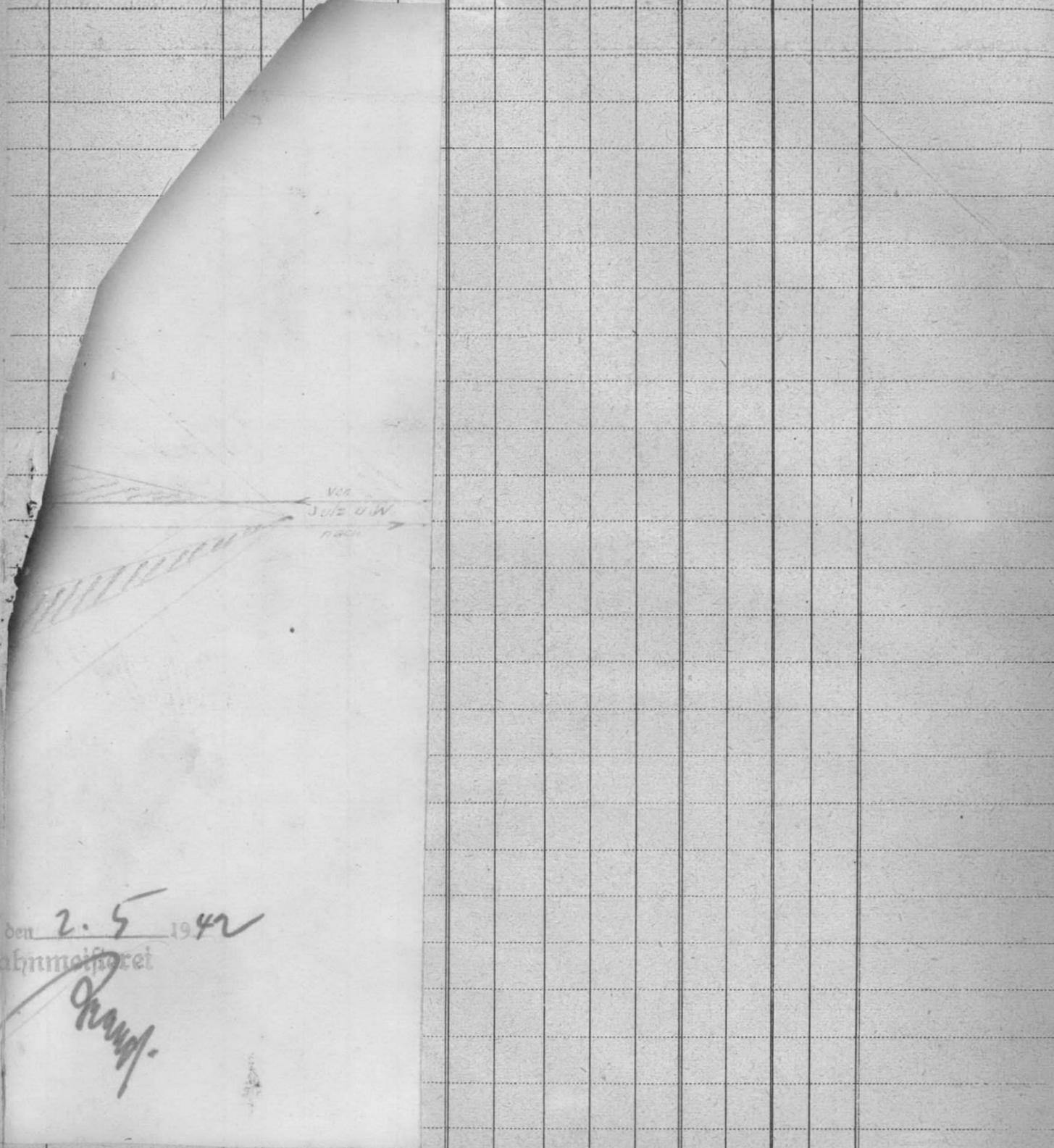
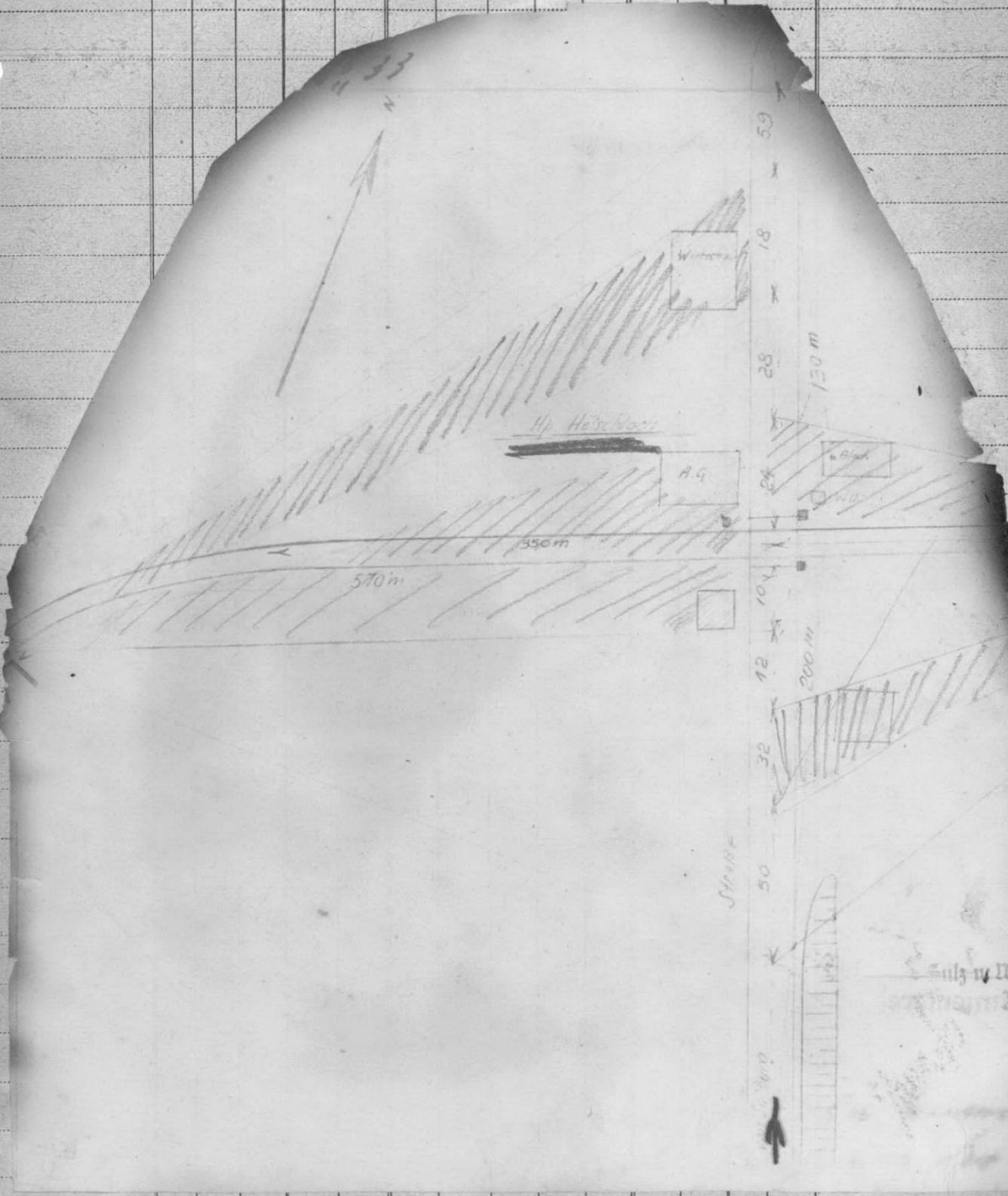
IV. Wv am 15.8.42 (Stand der Sache ?)

V. A

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

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

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



Aufg. 11 W., den 2. 5 1942
 in der Bahnmeisterei
 Grand.

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 K.

gez Dr Witz

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamts
H a g e n a u
S/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 12/12 Truss Hge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 22. 11. 42

Conto

I. 12/12 zur Aufhebung der
Nachweisung der Holzabfuhr

H. H.

12/11

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

Hagenau, den 16. November 1942

J. 12/11/42
19/11



42

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

/ckj

L 13 BK 26/11
R

Genau bzgl. 21 in 37 über

*z. Aufl. R. ist zurück zu sein zu sein
prüfen, ob die Verbindungsbogen, die zwei
Hauptbahnen miteinander verbindet, als
Hauptbahn zu betonen ist. Die Hauptbahn
gemäß dem Hauptbahnenparagrafen § 18³ der
B.O. muss für beschränkt sein müssen für
Anforderungen für Warnkreuzen, dass bei einem
bestimmten Gefährdungsgrad nicht überschritten werden
ist nicht möglich. Wenn die Verbindungsbogen
den Hauptbahn eines Hauptbahnen
sich, so müssen die Hauptbahnenparagrafen*

sein. Diese Befreiung muss vorbehalten
sein, wenn mit einer entsprechenden
Festsetzungsform das Verbindungsband
zu versehen ist. Die Punkte in einschlägiger
Weise bedingt zu setzen, dass in besagter
Bestätigung die Verbindungen mit Holz nur
zu beibringen sind, die im Entwurfsfall
durch besondere Posten zu beibringen sind.

Der Entwurf des J. G. H. Hagmann, die
Übertragung mit Hilfe der Schiffbauerei
der Bauingenieure K. G. zu setzen, können
sich in Folge, wenn der Verbindungs-
bogen als Halbbogen betrachtet wird
den Punkte. In diesem Falle wären aber
zwei Punkte auf der Krümmung zu
ausfüllen der Übertragung zu setzen.

Ich bitte diese Punkte um Stellung
nehmen zu, ob der Verbindungsbogen
als Halbbogen betrachtet werden muss,
mit dem Festsetzungsform jederzeit
zu versehen ist.

Zürich den 17. Aug 41

J. B. J. H. 23
11

17. Aug 41

M. 23/11

Zaun Luz 42

Der Ausbühnungsbogen (Platzmischer) - Abzug Sandmühle - Abzug
Opfelmühl - (Lichtmühl) ist als Mühlsteine bezeichnet worden. Die
sollte aber als überflüssig auf diese im Bauzeit. Aufpassen über diese
Planke geht auf diese abzuführen. Im Punkte ist auf diese aufmerksam
in der Baubestellung aufzuführen. Mit der Möglichkeit eines jedwichtigen Baues
muss allerdings geprüft werden.

Die 2 Aufhänger können abgebaut, der Ausbühnungsbogen unter die
Mauern setzen einzuweisen, zumal da sich dort an die dortigen
Zugplatten festhalten wird. 40 km/h - nicht zu ändern beabsichtigen.
Zu prüfen wäre nur noch, ob bei dieser ungewissen Bauart der
Abzug der Gruppe 20 § 46 (5) nur mit 15 km/h oder mit
der Zugplatten festhalten wird von 40 km/h beabsichtigen
werden dürfen.

Die Länge der Längs beträgt 2,1 km. In beiden Abmessungen - 2,1 km
Länge - nicht auf die die letzten Längs ab Längs auf alle Fälle. 27/11

Zuführungen nach dem im ganz Füllen
bei Weg nur nur notfalls. Tragt mit
den Luft. 27/11 einmündigen. 27/11
27/11

R 27/11

Ich bin mit dem Vorschlag des Herrn
Luz 31, den Verbindungsabzug als
Nebenbahn zu betreiben, einverstanden.

20/10/11
H. W.
27/11

27/11
28/11

42 24/12 Fritz Kage

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 23. September 1942

Weiskopf

Wahr sein lassen

1. Au f. d. M. Hagenau

Auf den Entwurf 8 / To 18. 16. N. 42

Das Verbindungsabzweigbar Kesselsdamm - Ort
wird als Nebenabzweig betrachtet. Inwiefern war
den von den Bahnen herzulassen.

Nachdem festgestellt ist, dass die Befreiung
des Hauptabzweigs von Nebenabzweigen gütlichen
Einsparungen des § 18 Nr. 46 des G.O. möglich
sind, gemäß und im Rahmen der geltenden
den Befreiungsstellen und Befreiungsbefugnisse von
den Hauptabzweigen sind im Zusammenhang
folgendes festzuhalten:

- 1.) Ist der Entwurf nach den bestehenden Regeln für
Haupt- und Nebenabzweige als befreiend zu
betrachten?
- 2.) Befreiungen auf den Regeln sind für Hauptabzweige
zu geben?
- 3.) Sind die Befreiungen nach der RÜW für die
derzeitige Geschwindigkeit von 40 km/h vor-
zuziehen? Wenn nicht, können die Befreiungen
aufgehoben werden?
- 4.) Ist die nach § 46 (5) des G.O. erforderliche Min-
destlänge von 50 m zum Anschluss des Neben-
abzweigs nicht erforderlich?

5. Abzweig von Linie 1, gesamte Länge 31,2 m, gütlichen
Einsparungen.
 Dies vom 25. 10. 42.
 A. 1. Entwurf vom 20. 5. 43.
 23/12. 22. 12. 12. 12.

Reisechr. Leipzig, Richter
in regl.

24/12
30. 11. 42
12/13
ab
GK 12

Ant.
25/12

24/12
III
IV

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

BB/Baus/Bd Bruchsal, 1.10.42

Tag

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. Lätewerk durch eigene Kräfte einbauen zu lassen.

Von den erforderlichen Teilen hierfür können wir z. Zt. nur den Stromschließer liefern, während das Lätewerk 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

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

Eingang
Eisenbahn-Betriebsamt
13 OKT. 1942
Hagenau (Els)

Betr. : Schrankenbedienung

2 Anlagen

Nach Aussagen des Bedienungspersonals der Schranke 7 im Bf. Hattmatt, kommt es in geschlossener Stellung öfters vor, dass die fernbedienten, aufwerfbaren 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,

Hagenau (Els), den 13.10.42.

Vorstand
des Betriebsamtes Hagenau (Els)
Ja/200

REDBARLSRUHE
15 OKT. 1942

Oben über Reichsbahnverkehrsamt Karlsruhe

-2- mit der Bitte um Prüfung und Genehmigung.

Anlagen: 1 Hauptbuch
1 Buchhalter

h.

42 TE/112 Löss Hge

Deutsche Reichsbahn.

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 20. 10. 42

Luft-Feindschutz.

I. H. L.

Der Aufbau ist bewahrt. Wenn der
Reichsbahnverkehr auf andere Dienststellen
zu versetzen ist, sind die Anlagen
nicht übertragbar. Wenn, jedoch die Anlagen
aufgegeben ist, muss ein elektrischer Rücklauf
des umgebaut werden.

II. Feind a) Luft im 10. 40 wegen des
feindlichen des Rücklaufes

20/2 | b) vom 20. 2. 43 im 10. 42
Acht. (Rücklauf des Feind?)

III. H.

42
10/15

A 42 ²¹/₁₀

10/20
10

42. T. 112 F. 66 L. 12

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 27. Dezember 1942.

Beitrag: Pflanzkaufbedingung.

- 1.) Abkündigungsbedingung: Mit Aufg. 40.76.26 Fund. vom 15. XII. 1942 wurde der finanzielle Wert des Pflanzkaufbedingung für die Pflanzbedingung des Pflanzkauf im Lf. Pflanzkauf vorgeordnet. Die finanzielle Wert vordereitig zu Beginn des Jahres 1943 erfolgen.
- 2.) Abk. v. d. D. u. 1943 vorgeordnet. 2012
- 3.) Abk. v. d. D. u.

~~42.~~
amt

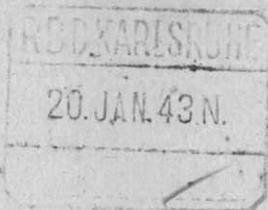
29
12

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 FI/13 Inss Hge

Deutsche Reichsbahn.

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 26. Januar 1943

Reichsb. Dir. K. 26.
u. vgl. K. 1.

Sehr geehrte Damen und Herren.

I. An Ed. Hagerman

26.1.43
Bundler

Wohnort: Leipzig 8/IV d. 18. I. 43

An den Hauptabteilungen sind männliche
gemeinsam durch den Aufsicht vom 16. I. 42 Kommando
gründet K 7 & nichtstellen. Weitere Maßnahmen
sind durch die zust. Stellen
Vollzugsanweisung.

II. Id vom 20. 3. 43 | 2013 M

III. Id

Res. Id 42/23/1

und f. d. Befehl vom 17. 6. 43

42
41
31
15/13
16
Id 23
1

Reichsbahndirektion Karlsruhe
zu vgl. K. 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 Kastenlaternen 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 JCS

IV. A

Wv 22
2

22
2

42
41
17/13
ub
AP4V

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 20. April 1943

Ditt.

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. +)

+ Die Entfernung zwischen Schranke u Wärterstandort beträgt 725 m. Bei dieser großen Entfernung ist eine gesicherte Bedienung der Schranke nicht unter allen Umständen gewährleistet. Es soll deshalb geprüft werden, ob der jetzige Zustand auf die Dauer belassen werden kann, oder ob eine Änderung in der Bedienung nötig erscheint, falls es nicht möglich sein sollte, den Übergang im Benehmen mit der zuständigen Gemeinde überhaupt zu beseitigen.

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

Handwritten signature/initials
19/14

mit tiefen Toppf. v. 20.8.43.

~~42~~
42
F. 1/13
rel
appt

Handwritten signature/initials
4

Akteivorlage

Geschäftszeichen 42 T. 12. 1. 1943 Karlsruhe, den 19....

Wiedervorlage der Verf vom 28. September 1942

Betreff: Dyckhoff-Kombi-Prüfung

Aktei V

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 25. 5. 1943..

42 T. 12. 1. 1943

F. M. G.

Bei mirer vollstän. Aufsperrung am
18. 2. 43 wurde festgestellt, dass der abh.
Rückmeldung von der Kom. im H. Katt
nicht noch nicht eingeleitet ist. Auf
Antrag der Kom. der von Beckweiler
sind die erforderlichen Leitungsarbeiten noch
nicht vollständig galinfert.

2575 | 42 T. 12. 1. 1943 vom 25. 5. 43. (Rund der Kom.?)

42
W. 4. 5.

2575

/fd.

T. 12

Wro vom 25. 5. 43

42 Tz/12 Inss Kge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 28. 5. 43

Sachs

E. A. L.

Zur am 26/27. 5. 43. bei der Prüfung des F. C. K. Kagerman mit Inhalt des des elektrischen Rückmeldes an der Pflanzter im G. Kattmann in greifen nicht gebührt werden.

E. A.

28/5

~~43~~
WPA 4

Ed

Mit nächstem Zuge
zu befördern!

An *dei*.....

Reichsbahndienstkarte

RBD KARLSRUHE

13. JUN 1943

in

Karlsruhe 47

Reichsbahndirektionsbezirk:

Karlsruhe
Hagenau (Els)

, den *11* ten *June* 19 *43*

Vollzugs - **Fehlanzeige**

zur *RBD* Verfügung vom *23. 2* 19 *43* Nr *42 T I / 12 Jun 43*

betreffend: *Wegübergänge in Schienenhöhe*

Der Vorstand

G Nr

des Elsbahnbetriebsamts Hagenau (Els)

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

[Handwritten signature]

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-Fehlanzeige

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

betreffend: Sicherung der Weichenzüge der Hauptbahn-
verbindungsgesamten Oberrhein-Str.

G Nr.

Der Vorstand

des Eisenbahnbetriebsamtes Hagenau (Elb.)

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

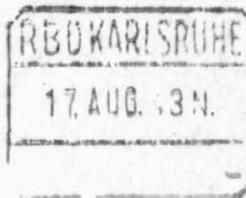
D/D.



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 Nöherrücken 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.

L. Jwss
42 T I/12 Jwss Hge

Deutsche Reichsbahn-

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 20. 8. 43

L. Jwss

A
18/8

HB
CPA

19

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.

Eisenbahnbetriebsamt
Hagenau (Eis)

Die Aufhebung der Schranken kann daher
nicht befürwortet werden.

Müller
Landrat.

An das
Eisenbahnbetriebsamt
in H a g e n a u

Der Vorstand
des Eisenbahnbetriebsamtes Hagenau (Eis)

Fuss

RBD KARLSRUHE
17. AUG. 43 N.

*Wapfer
von R.B. & Karlsruhe*

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

2 Anlagen

Stelle

Fuss Hg

*Hagenau, 16.8.43.
Fuss 17.8.43
Stellenamt
17.8.43
Wapfer*

42 T5/12 Zwiss Age

Remscheid Eingek. Nr. 4/19. Kilm

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 4. September 1943

Über Platzbegrenzungen auf den Nebenbahnen
Buchweiler - Ingweiler.

I. E. B. A. Hagenau

ab 89.49 Reaktor

auf den Brief
Zwiss N. 16-8-43

Wie bei den im Auftrage des Reichsbahndirektors
festgestellten am 27. 8. 43 und späteren die die
Gänge der Streckenführung der beiden Nebenbahnen
begrenzen hauptsächlich mit dem Landkommissar
in Hagenau zu besprechen. Als Aufgabefür die
Eingrenzung sollen die folgenden Maßgebungen dienen:
zu § 18(3) des G. B. ist genau festzustellen, unter welchen
Maßnahmen die Nebenbahnen zu besprechen
sind. Es ist demnach mit der Landkommissar die für
die Streckenführung der Nebenbahnen zu klären, ob
die Nebenbahnen als Streckenführung anzusehen sind.
Müssen sie als Streckenführung angesehen werden, so können
eine Streckenführung mit dem in Frage, wenn sie in
überprüfbar sind. Es ist demnach die in den R. U. W. festgestellten
Maßnahmen nicht besprechen sind. Sind die Neben-
bahnen aber nicht als Streckenführung anzusehen, so
bedürfen sie nach dem G. B. nicht besprochen zu
sein - falls aber nach § 18(3) Abs. 3.

Es ist demnach bei der Streckenführung zu klären,
unter welchen Umständen die Landkommissar die
Streckenführung der Nebenbahnen feststellen. Es können
indem die Nebenbahnen als Streckenführung
abgegeben werden. Die Streckenführung
wird über die Streckenführung mit dem Landkommissar
zu besprechen.

Über die Streckenführung mit dem Landkommissar
zu besprechen. (Strecke der Nebenbahnen?)
Hagenau, den 5. 9. 43. (Strecke der Nebenbahnen?)
Hagenau, den 30. 3. 44

42
41
12
T5/12
ab
Abd.

Für den
Bemerkung

74/8

A b s c h r i f t

Hagenau, den 1. Juni 1943

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

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.

Nach den Bestimmungen der Eisenbahn- Bau- u. Betriebsordnung (§ 18^b u. 46^b), 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



Gemarkung



2,8 nach Buchweiler

nach Obersulzbach

im Scharfeld

Wärterhaus

3,1

3,2

3,3

3,4

3,5

3,6 nach u. von Ingweiler

Obersulzbach

von Buchweiler

im Scharfeld

Niedersulzbach

Gräbelmatt

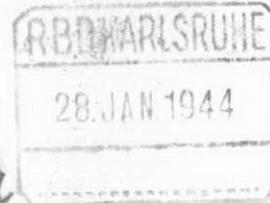
Gemarkung
Niedersulzbach

Strecke Buchweiler-Ingweiler
von Km 2,8 bis Km 3,6

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.

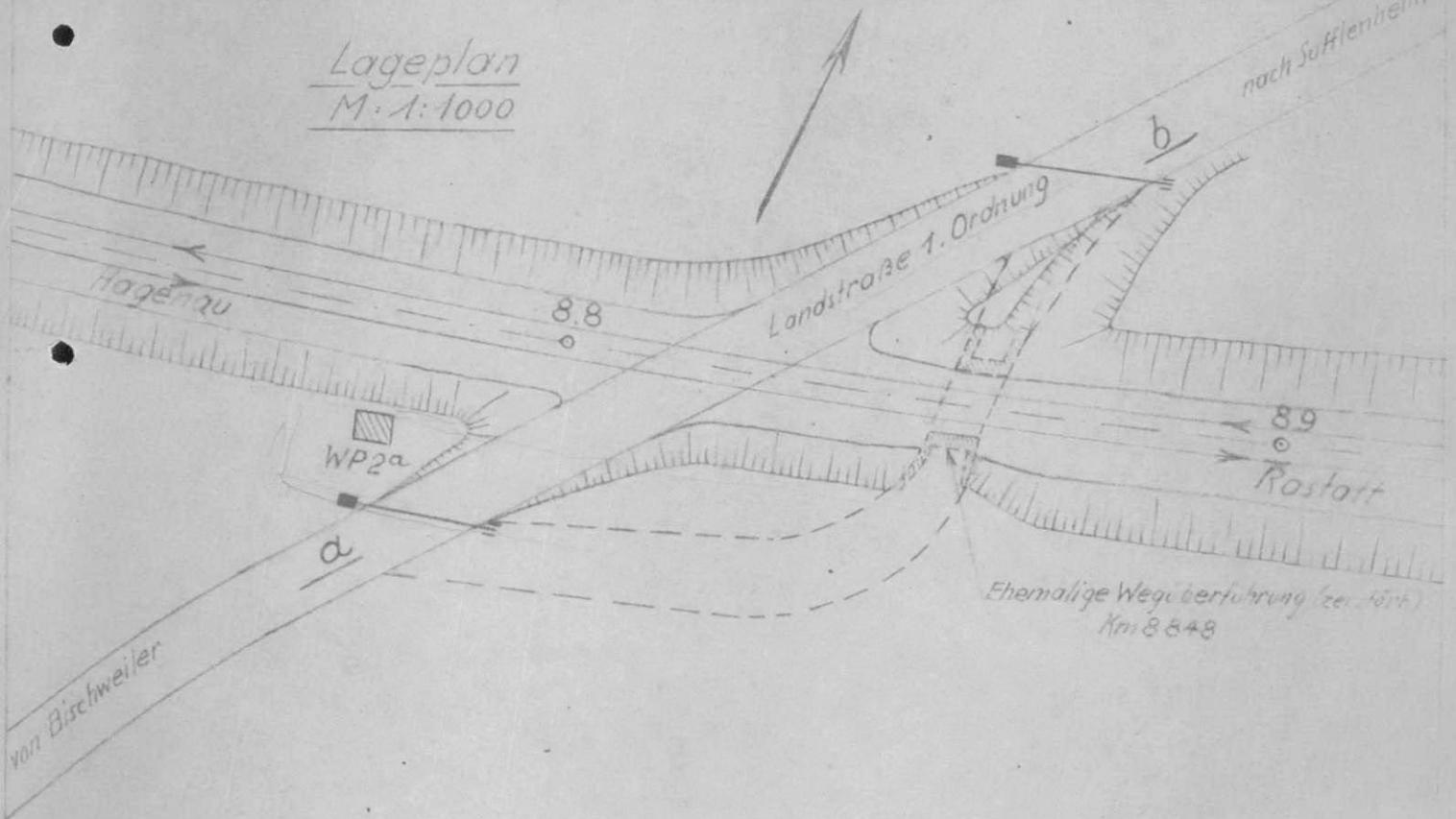
Das Straßenbauamt Hagenau lehnt die dringend notwendige Ausbesserung der Straßendecke (Bohlenbelag), die besonders auf der nördlichen Wegrampe sehr schlecht ist und dauernd zu Störungen im Straßenverkehr führt, ab mit dem Hinweis, daß die Unterhaltung der Wegflächen innerhalb der Schranken Sache der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

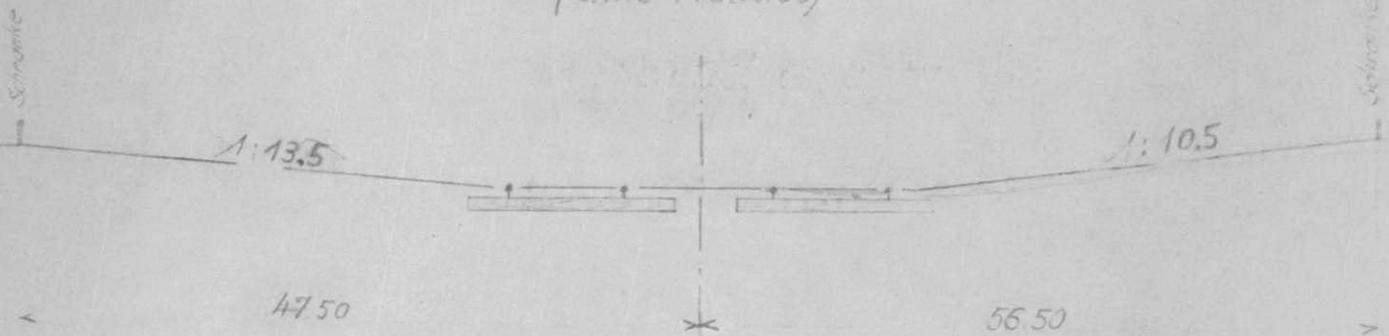
Aus dem Schreiben des Straßenbauamts Hagenau ist zu entnehmen, daß die Errichtung einer Behelfsbrücke geplant ist. Sowohl aus Gründen der Betriebssicherheit als auch aus wirtschaftlichen Gründen - die Bedienung des abgeschrankten Wegüberganges erfordert eine dauernde Besetzung des Schrankenwärterpostens - 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.

Handwritten signature

Lageplan
M. 1:1000



Längsschnitt a-b
(ohne Maßstab)



	Tag	Name	Vorstand des Eisenbahn- betriebsamtes Hagenau, den 25. 1. 1944	Deutsche Reichsbahn
bearbeitet				
gezeichnet	25. 1. 44	Steuer		
geprüft				
Normgeprüft				
Maßstab	<p style="text-align: center;"><i>Strecke Hagenau-Rastatt</i></p> <hr/> <p style="text-align: center;"><i>Wegübergang in Km 8820</i></p>			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

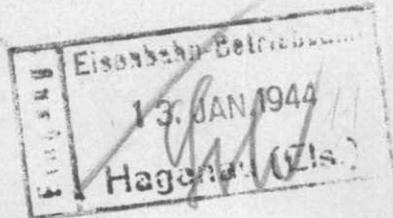
Bei Beantwortung bitte anzugeben

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
1944 Trügler

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. Aufräumungsarbeiten 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 Aufräumungsarbeiten 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 Aufräumungsarbeiten 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 (Els) 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 vorbehaltenene 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
Zänscher 12/II
vgl.*

Betr. Schienengleichen Bahn-
übergang der Landstraße I.0
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

Anlagen: 2 Abschriften

Die beiliegenden Abschriften übersenden wir zur gefl Kenntnis. Wir bemerken dazu:

Der Standpunkt des Straßenbauamts Hagenau, daß die Unterhaltung der Teile der Landstraße, welche innerhalb der Bahnschranken liegen, Sache der Eisenbahnverwaltung sei, ist nur bedingt richtig. Bei Kreuzungen von Straßen u Eisenbahnen hat allerdings im allgemeinen die Reichsbahn die Unterhaltung des Kreuzungsstückes aus praktischen Gründen, und zwar lediglich aus dem Gesichtspunkt der Bahnunterhaltung, übernommen, weil das Kreuzungsstück einen Teil der Eisenbahnanlagen 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 Wegebaupflichtigen aus.

Im vorliegenden Fall liegen besondere Verhältnisse vor. Während sich im allgemeinen ~~das~~ durch die Schranken begrenzte Straßenstück nur auf den für den Bahnbetrieb frei zu haltenden Raum beschränkt, mußten im vorliegenden Fall die Schranken ~~des~~ behelfsmäßig an Stelle einer zerstörten Überführung hergestellten schienengleichen Übergangs ^{hier} weit abgerückt werden, und zwar bis zur Oberkante der Einschnittsböschung, damit sie für den Straßenverkehr schon auf genügende Entfernung sichtbar ^{sind} waren. 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 Halten kommen, die geschlossenen Schranken durchbrechen und

in den Gefahrenbereich des Bahnbetriebs gelangen könnten.

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
Schrangen 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 not-
wendig erachteten Unterhaltungsarbeiten an den Straßenrampen durch-
führen zu lassen, damit Unfälle vermieden werden. Wir würden es be-
grüßen, wenn der schienengleiche Übergang möglichst bald durch eine
Brücke ersetzt ~~würde~~ würde. Von Ihrer Entschliebung bitten wir uns
Kenntnis zu geben.

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

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} ~~10. Januar~~ 1943 zum Anschluß an Glied I.

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

V. A

1573
al. 19a 12/15
AD 11 - 50110
L 1/2 Ver. 10.2 10.11. 356/101 10.2
15/13
148/2

6/7.

● Der Chef der Zivilverwaltung
im Elsass

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

Abteilung für Bauwesen

~~Strassenbau~~

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

1414-487-8a

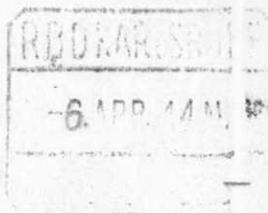
Bw./Stb.-Nr.:
(Bei Beantwortung bitte anzugeben)

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

Es trifft wohl zu, daß im all-
gemeinen bei schienenungleichen Kreuzungen von Eisenbah-
nen und Straßen die grundsätzliche Unterhaltungspflicht
des Wegebaupflichtigen für das Kreuzungsstück nicht weg-
fällt. Diese Unterhaltungspflicht ruht jedoch, solange
die Eisenbahnverwaltung die Kreuzungsfläche unterhält,
d.h. für die Dauer des Bestehens des schienenungleichen
Wegeüberganges. Bezgl. der Unterhaltung der Kreuzungs-
fläche dürfte deshalb wohl keine Meinungsverschieden-
heit bestehen.

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

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



TEI/12
WR
41/41/11/84
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-

V.

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

Joachim Dy 12

*zur Aufl. Räumlich mit der Bitte
im Hallenraum. Um auf die wichtige
Vorteile der Lage anzudeuten, deren Berücksichtigung auf
Hintergrund der Sache, muss ich darauf hinweisen,
dass im vorliegenden Fall*

W

Die Kreuzungsstelle des Hauptbrennpfeilers
 durch die neue Hauptaufstellung nicht vor-
 geschoben werden, da die Pfeiler früher in
 einem S-Rinne und jetzt in einem Gz
 werden über die Luft geleitet werden.

hier liegen
 in den alten
 Tross Hge

Der Aufsicht, daß die Erdarbeiten des
 Hauptbrennpfeilers nicht ohne weiteres immer-
 fell der Personen vorübergeleitbar werden
 mitführen können, ist zu prüfen. Dabei
 Arbeiten müssen aber im gegenseitigen
 Einverständnis durchgeführt werden.

Dem Vorschlag, die notwendigen Arbeiten
 selbständig zu betreiben durch die Hauptbrenn-
 und Lagerung mitzuführen zu lassen, ist
 zwar ohne wesentliche Vorbedingen über
 die Kostenberechnung, jedoch mit m. G.
 zuzustimmen.

f. J. G. 41
 M 174

HDez.41

12/12 41 M 24/5

Das KreuzungsGes findet keine Anwendung, soweit Änder-
 ungen oder Ergänzungen nicht durch die Verbesserung der Abwick-
 lung des sich überschneidenden Verkehrs, sondern durch andere
 Anforderungen notwendig werden. In solchen Fällen hat nach allgemeinen
 Rechtsgrundsätzen der Verursacher die Kosten zu tragen. Im vor-
 liegenden 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. J. G.
 der Kreis
 für Eisenbahn

12:

K 23.1

Aber hier ist
 die Hauptaufstellung
 27/5
 mit Aufsicht
 1.4

Reichsbahndirektion

Beschluß vom 3. Juni 1944

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

Reinschrift beigelegt
Fauscher 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. ^{abf.} 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 ?) 10.8. ✓

IV. A

71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

L. 1. 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
M 74
41

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 5. 4. 44.

Betr. *Feld über*

I. d. L.

Durch die Anordnung des Landkommissars Hagenau, die als Folge des Beschlusses in Straßburg vom 12.2.44 ergangen ist, ist der Verkehr zu erfüllen um den Teilwegen des Oberwegs bei km 8,820 des Straßes Hagenau - Rastatt vorüberzuführen. Auf das Schreiben selbst hat der L. d. L. keine Rücksicht genommen.

42
Wk 5

Feb 1946

II. P. B. vom 10. 6. 44 (Eing des Landkommiss. des L. d. L.?)

III. d. L.
K. B. vom 3. 6. 44

Handwritten signature

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 eing. abgebr.
41/12

TS/12
41/12
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 gebracht hat, so bin ich davon ausgegangen, daß die Unterhaltung 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.

REICHSKARLSRUHE
20. JUN. 1944
-41

48

An die
Reichsbahn-Direktion

K A R L S R U H E

(17b) Strassburg, den 20. Juni 1944

~~Strassburg~~ - Fernruf 291 81
Brandgasse 11

Schienengleicher Bahnübergang
der Landstr. I. Ordng. Nr. 10 nördlich
Oberhofen (Brücke Nr. 85)

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, 6/11.

I.A.

ab 7.7 Bächle

Lts. Fritz Kuhn
I. von H. B. & Hagmann

Im Zusammenhang mit dem 15. 8. 44
41 Tz/12 Tross Hge v. 3. 6. 44

weil man sich zugehörigen Mitteilungen wird die
Hilf der Zugsvermittlung im Besp. Abteilung für
Zugvermittlung, nimmige werden sollen, daß im Rahmen
des z.Zt. Möglichen die Rampen möglichst bald in
Stand gesetzt werden.

44
42
13
15/12
16/12
17/12
18/12
19/12
20/12
21/12
22/12
23/12
24/12
25/12
26/12
27/12
28/12
29/12
30/12
31/12

15. 8. 44 (Rand des Briefs?)

15. 8. 44

15. 18. ✓
41 Tz/12
1942

Fd 3
7

1000 29/10

30/8

Akteivorlage

Geschäftszeichen 41 T/12 Zwiss/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
Mei

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 21.8. 1944

42 T/12 Zwiss/Hge

Reinschrift beigelegt
Fauscher 21. VIII 44
vergl.
zu Aufg

Ca E B A Hagenau

ab 22.8 Bächle

41 T/12 Zwiss/Hge
vom 6.7.44

Mei kopieren Sie Brief, ob die
Lüftungsrampen wärmeisoliert in Ordnung
sind.

II. Pbs nach Abgung.

III. A

41 T/12 18/18

41 T/12 8

prüfen Briefl 2-30.8.44

41
T/12
ab
T/12

Zwiss/Hge

24/7.

42 T-1/12 Tross Hge

Reinschrift beigelegt
Bader, 24. VII. 44

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion
Beschluss vom 24. Juli 1944

Kampf Edy

Lehr Reformkennzeichnungsregeln

20.25.7

I. Bände E. B. A. Hegenauer

Auf Grund der vorliegenden Verfügung vom 19. u. 20. Juli 1944 sollen wie folgt gehandelt zu werden:

1.) Markt Vendenheim - Weisenburg

1.) Stk Helfenhausen

Bei dieser Lufttransportübertragung ist außer den Kennzeichnungsbleichen keinerlei Beleuchtung vorhanden. Wenn auch unter den derzeitigen Verhältnissen die Einwirkung elektrischer Beleuchtung nicht zu große Vorteile, so soll die Beleuchtungsbatterien im Läger beibehalten und weiterer Verwendung werden, sobald sich eine Gelegenheit bietet.

Der obige Punkt, welcher den Hauptteil des Stk Kops, bedarf eines eingehenden Berleuchtung über die Führung des Marktpfals.

2.) Stk 23

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

Das Fluorkalzium kühlt die Luft voll gemäß
üblicher Luftprüfung vor sich und mit einem
Rückgangspunkt vor sich werden.

4) ~~Die Substanz~~ Die Raumtemperaturgleichheit sind
sicherhaft.

Das Dampfdruck erfüllt einen bestimmten.

Die regelmäßige probeweise Luftkühlung
des Luftdruckes unterbleibt.

Man weiß, das Fluorkalzium wegen seiner
Wirkung des Luftdruckes und wegen der
Festigkeit der festgestellten Menge zu
vermuten und den Luftdruck wegen
zu sein.

25.10. ✓ H. P. S. am 25. 10. 44 (Hand der P. S.?)

H. P. S.

12
7

12
7

42
12/31
ab
W. P. S.

Jerom 12

17.18.

In der Durchführungsverordnung zum Sud. Polizeigesetz vom 30. Mai 1941 - Rb. Nr. 12 V 50 R 48 - sind die Bestimmungen über die Kennzeichnung von Personen für Judenlagerstellen enthalten. Dies ist unter anderem beschränkt, dass nicht allen Personen der allgemeinen Kennzeichnung des Ausweises aus dem Lebenslauf auf dem Judenvermerk ist. Es dürfen insbesondere von den Kennzeichnungen von Personen mit Judenlagerstellen keine Kennzeichnungen nicht gestellt werden auf keine Abgrenzung ausgeübt werden.

In dem Sud. Gesetz für die Durchführungsverordnung zum 30. Mai 1941 - Rb. Nr. 12 V 50 R 48 vom 16. 5. 1941 - enthält diese Bestimmungen nicht. Dies ist lediglich in einer späteren Verordnung vom 4. 8. 41 / Nr. 45201 - zu § 3 der Durchführungsverordnung geregelt, dass die Kennzeichnung von öffentlichen Orten für Judenlagerstellen der Kennzeichnung beschränkt für bereits vorhandene Plätze ist. Die Kennzeichnung soll eine Kennzeichnung haben, sobald der Arbeitsanfall bei den betriebl. Orten Rollen ab unwirksam.

Ich bin nun im Zweifel, ob für die Kennzeichnung von Anlagen im Glas oder anderen nicht die Kennzeichnungen der Sud. Polizeiverordnung zum 30. Mai 1941 gelten: Bei Regener Anrichte des Aufsichtsbereichs zum 1. Regener nach dem Gesetz über die Kennzeichnung I. Ordnung. Die Kennzeichnung ist unterstellt, ob sind Kennzeichnungen mit Aufschrift beschränkt des Gesetzes nicht gestellt. Die Kennzeichnung mit dem Glas wird durch einen
- FWS / Hoge -

Personal geprüft. Herrn ✓

Auf den Bestimmungen der Land. Wegepolizeiverordnung müßten die Kreis- und Kreisgerichte aufpassen, und es müßte den Kreisgerichten das Vorrecht eingeräumt werden.

Zuf. bitte um gef. Haltungswahrung zum Tausche. Vollen wir den derzeitigen Zustand beibehalten und die in Aussicht genommene Nachprüfung abwarten? Es ist zu beachten, daß die früher beschriebenen Kreisgerichte mit dem übrigen Satz nicht mehr verwirklicht sind, sondern es sind nach § 18 (9) des O. B. Kreisgerichte zu rüchstellen, was zu beachten ist. Diese Vorkehrungen müssen, wenn sie zu einem Rangierposten führen müßten. Wenn alle in dem vorliegenden Fall in Bezug der Eisenbahnverkehrs des Vorrechts für die Kreisgerichte durch Kreisgerichte zu sehen. Zuf. bitte um Aufmerksamkeit zu.

42
12/17

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,

T 1/12
42/17

Dez 12

26. 11

42 FE/12 Trass Hge ✓

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 17. August 1944

Reinschrift beigelegt
Fzanscher 17. VIII. 44
verapf.

Lehr Krönung des Kupflüßgleises
vom Of. Hagenau nach dem glückl.
Klub.

264, 18, 9 Bächle

an G. B. A. Hagenau

Hier beizufügen sind mit der örtlichen Aufsichtsbehörde
vom 19. 7. 44, bei welcher die Länge des Krönungs-
zweiges der Obergrundbauabteilung
bestimmt wurde. Für die Krönung sollen
die Bestimmungen der Anlage des L. 1. 3. im Auftrag
eingeführt werden. Die Krönung soll
nach Bedarf die Krönungsführung unterstützen. Für
den Fortschritt der Krönung der Krönung
soll eine Aufsichtsführung stattfinden, sobald der
Arbeitsanfall bei den beteiligten Stellen ab es
möglich. Es ist anzunehmen, dass diese Auf-
sicht bis nach Krönungende zurückzuführen
wird. Bei dieser Aufsicht soll an der Krönung
entsprechend nicht gearbeitet werden.

H. K.

14. 8. 44 f. w. 16 15/8

42
12
41
15/31
ab
DK 5

FK 8

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

T/I/12
41/12



41/43

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

- Zu Verfg 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.

Shree

41 T I/12 Jwss Hge

Deutsche Reichsbahn.

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 30. 8. 44

Lehrer oben

I. Jwb vom 29. 10. 44 (Handl. des Bwfs?)

II. a 29/10
Samstag.

41/12 24/9

41
WST

FL

HA. Ti |

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion

Beschluss vom



42 T/12 Juss Hge 22.9.44

Eisenbahndienstkarte

Vorderseite

An

die RBD

in

Karlsruhe

Sagenau (Els.)

den

18. Sep. 1944

19

Vollzugs-~~Fehl~~anzeige

zur RBD

Verfügung Zeichen

42 T/12 Juss Hge vom 24. 7 19 44

betreffend:

Schrankenwärterdienst

G-Zehn

M. Juss

Der Vorstand

Eisenbahnbetriebsamt Sagenau (Els.)

Nach Erledigung durchstreichen und gesammelt an Drucksachenlager schicken!

19930

Fehlannonce

A 6 q

Steispapier

Breslau

VIII 43

500000

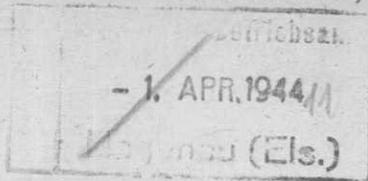
B/0150

Juss/Hge

[Handwritten signature]

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe
42 T I/12 Jwss Hge

Karlsruhe, den 30. März 1944

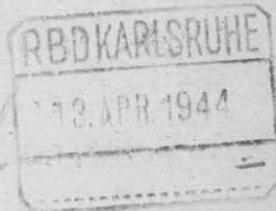


An EBA H a g e n a u

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, Bggh

*Urspr
im R-B-D Karlsruhe
mit einem Brief von Ingweiler
Zürich.*

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

Vorstand des Betriebsamtes

Schellen

1 Ausl.

Hagenau, 4.4.44

Kron

92
an den Zugweiler

Eingang
Bahnmeisterei
Jngweiler
- 5 APR. 1944

Im Auftrag des Herrn v. d. ...
... ..

...

Bahnmeisterei
Jngweiler

Eingang
Eisenbahn - Betriebsamt
Hagenau (Els.)
7 APR 1944

Jngweiler 5.4.44.

V. Zwick
E. B. F. Hagenau

Nach örtlichen Erkundigungen in Obernzloch und bei der
Bahnwartin Frau Müller in Obernzloch war der Sachverhalt
folgender:

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

Im Frühjahr des Jahres 1897 (vielleicht auch 1896) kam der Holz-
fuhrmann Ehsop, wohnhaft in Erkersweiler, von Buchweiler her
mit leerem Wagen und wollte über den Wegübergang N° 6. ~~Schranken~~
Dort gerann wurde vom Zuge erfasst: die 2 Pferde wurden getötet,
Ehsop verletzt und der Wagen demoliert. Nach Aussagen von Fr. Müller
soll Ehsop auf dem Fuhrweg geschlafen haben, wurde als schuldig er-
klärt und musste anscheinend sogar 3.000.- RM Strafe bezahlen.

2) Auf dies Unglück hin hat die Eisenbahnverwaltung der jetzige
Wärterbau erbaut 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 CBA Lage
III v am 10. Juni 1944

*Sie bitten daher um Mitteilung Ihrer
angewöhnlichen Stellungnahme.*

22. 22/5

IV. A

➤ *Wesentlich ist für Sie die Tatsache mitbestimmend, daß an dem betreffenden Übergang früher einmal, als noch keine Schranken angebracht waren, ein Unfall eingetreten ist. Dieser Unfall liegt schon lange Zeit zurück (i. J. 1897) und würde sich einem fahrsporttauglichen verweigern, der auf diesem Anlagen aufpassen muß. Es lag also eine grobe Pflichtverletzung des Anstaltlichen vor. Auf mich würde meine Weisung vom 19.12.1912 nicht von einem Unfall beruhen. Jene Weisung war aber schon Oberrichtungsverstoß. Die Weisung an diesem Unfall hing die Anstaltliche mit, weil sie ausgeführt hat. Die Anstaltliche zu verurteilen. ~~Es~~ ^{Es} ist also, daß die Anstaltliche kein Allfällmittel zur Verfügung von den Anlagen von Übergängen sind. Im Gegenteil liegt die Befassung, daß bei so unvorhergesehenen Umständen wie dem vorliegenden, ein geringes Maß von Vorsicht seitens der Anstaltlichen genügt, Übergänge gefahrlos zu überqueren.*

*72
78
44*

*7/24
4*

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 25. April 1944

Betr. Wegübergänge an der Strecke
Buchweiler - IngweilerI. an 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 *maßgebend* 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* für die Bedienung der Schranken bei im ganzen *mit* 4 Zugfahrten täglich muß eine *volle* Kraft vorgehalten werden, die *nebenher nicht* anderweitig verwendet werden kann. e.

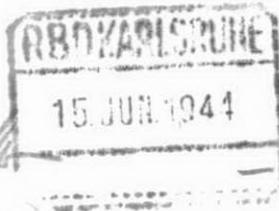
Wie uns das Eisenbahnbetriebsamt Hagenau berichtet hat, halten Sie Ihre Bedenken gegen die Beseitigung der Schranken aufrecht. Die BO sieht nun für den Fall, daß eine Einigung zwischen der Aufsichtsbehörde und der Landespolizeibehörde nicht zu Stande kommt, vor, daß der Reichsverkehrsminister zu entscheiden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

Der Landkommissar
des Kreises
Zabern

Fernsprecher Nr. 274 - 275 - 276

Abtlg. I-

T 7/2
42



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.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'H. Müller'.

Landrat.

42 T/12 Tross Hge

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 24. Juni 1944

Reinschrift beigelegt

Bader, 24/VI
vgr. Hg 24.VI.

Lehr. Hg. v. v. v.

I. Nr. 8 B A Hagena ab 1.26 6 Bächle

für Kaufmann
zur Verfügung
42 T/12 Tross Hge
v. 25. Mai 1944

Hier werden im Vorzuge von Lagerplätzen
von den Regierungsverwaltungen bei Km 3,109 und
3,223 im Regalbau festgestellt. Zu den Lager-
plätzen sind mit Bleistift die entsprechenden
Lagerplätze und die entsprechenden Aufstellungs-
und den RÜW einzutragen, wobei eine für
Spezialverkehr von 15 Km/h zu Grunde zu legen
ist.

I. Hg. v. v. v.

III. A

27/6

42
T/12
Hge
v. 25. Mai 1944

F 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 Buchsweiler - 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.



Hagenau

Rld. K 30.9.44

42 Tz/12 Tross Kge ^{2.10.} ~~Unter~~ ^{aus} ~~den~~ ^{dem} ~~von~~

I. d. G.

ausg. Ed

103 2.10
103 2.10
Op. 11/13

Die vorstehende Dusa ist nicht gegeben, dass
wenn auch ~~das~~ die Fortführung des R. V. III
freibrieflich war, aber ~~die~~ - ~~für~~ ~~die~~
wegen der Dusa 42 Tz/12 Tross Kge v. 25. V. 44).
Ich bin nicht mit der derzeitigen Dusa
und mit Rücksicht darauf, dass keine
neueren Dusa besetzt werden, wird
daran abgesehen, die Dusa jetzt weiter zu
betreiben. Hierbei wird nicht berücksichtigt, dass
die Lagerplätze Buchenweiler - Trarweiler infolge
der Kriegsverhältnisse eine erhöhte Bedeutung er-
nehmen können.

10. Dd. 10.10.44 5.45 (Bund der Dusa?)

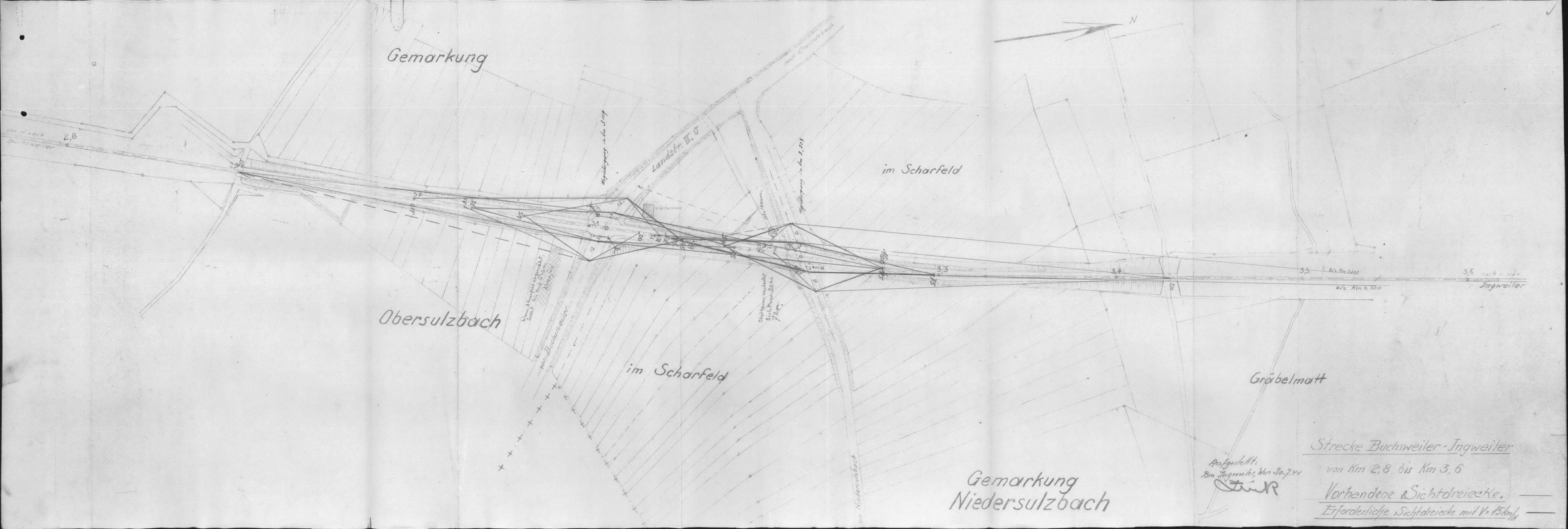
10. Dd. 10.10.44 5.45 (Bund der Dusa?)

27.3.44

5.15. V

30/19

Ed



Gemarkung

im Scharfeld

Obersulzbach

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:
Bm Ingweiler, den 20.7.44
Stür

Landstr. II. O

von Buchweiler

von Niedersulzbach

Messung in km 2,109

Messung in km 3,223

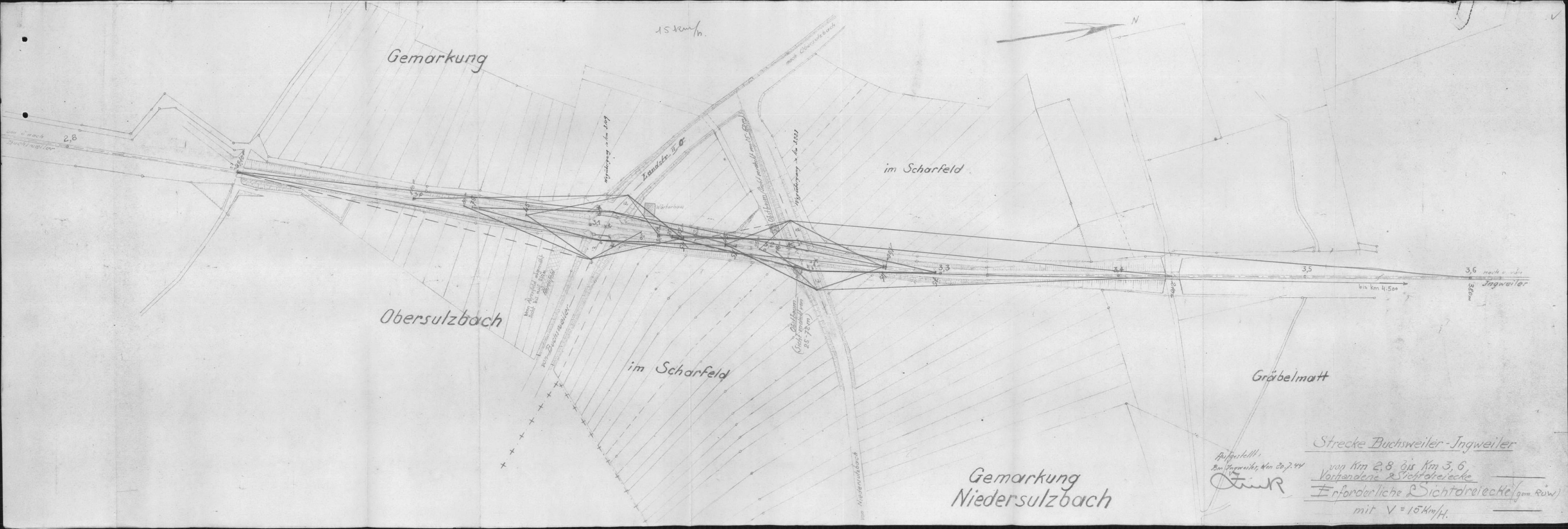
Ortsname unbek.
Sicht von 25m
72m

Vom Mittelpunkt abwärts
Sicht bis auf 210m
Höhefeld

von noch
Buchweiler 2,8

3,6 nach v. v. d. r.
Ingweiler

bis Km 3,600
bis Km 4,500



15 km/h.

Gemarkung

im Scharfeld

Obersulzbach

im Scharfeld

Gräbelmatt

Gemarkung
Niedersulzbach

Strecke Buchweiler-Ingweiler

von Km 2,8 bis Km 3,6

Vorhandene Sichtdreiecke

Erforderliche Sichtdreiecke (gem. R. u. W.)

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

Aufgestellt:
von Ingweiler, den 20.7.44
Stürk

3,6 hoch u. v. d.
Ingweiler
380m

bis km 4.500

Obersulzbach
(Sicht verdeckt von
25-72m)

Man Auenfeld abrennt
Sicht bis auf 50m
Höhefeld
von Buchweiler

Wiederung im km 3.09

Obersulzbach, Sicht verdeckt von 25-80m

Wiederung im km 3.223

Landstr. L. O.

Wärterhaus



2,8

3,0

3,1

3,2

3,3

3,4

3,5

3,6

3,6

3,6

3,6

3,6

von u. nach
Buchweiler

von Niedersulzbach

3/10.

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

Hagenau, den 21. August 1944

*15/12
L. 22/8*



*42
43*

An
RBD Karlsruhe

Betr : Bedienung der Anrufschraken

In die neuen FV ist im § 6 (9), 5. Absatz, die Bestimmung aufgenommen worden, daß der Wärter einer Anrufschraken sich vor jedem Öffnen der Schranken bei den FdI der benachbarten Zugmeldestellen nach dem Zuglauf erkundigen muß. Die FV liegen bei den Schr.W.P. nicht auf; sie sind den Schrankenwärtern auch nicht zugänglich zu machen.

Die „Bahnbewachungsvorschrift“, die jedem Schrankenwärter persönlich zugeteilt ist, enthält im § 7 (7) noch die Bestimmung, daß der Wärter nur in bestimmten Fällen (bei unsichtigem Wetter usw od. wenn der Wärter im Zweifel über die Zuglage ist) vor dem Öffnen der Schranken die benachbarten Zugfolgestellen über die Zuglage befragen muß.

In meinem Amtsbezirk sind 24 reine Anrufschrakenposten vorhanden, außerdem werden noch mehrere Anrufschraken von Regel-Schrakenwärtern bedient.

Ich habe bisher davon abgesehen, die neue Bestimmung in den FV über die Bedienung der Anrufschraken den Bediensteten bekanntzugeben, weil auch die Bahnbewachungsvorschrift noch unverändert Gültigkeit hat u. ein Berichtigungsblatt hierzu bisher nicht erschienen ist. Nachdem aber vor kurzem an einem Wegübergang mit einer Anrufschraken sich ein Unfall ereignete, der auf vorzeitiges Öffnen der Schranken zurückzuführen ist, halte ich es aus Gründen der Betriebssicherheit für notwendig, den Schrankenwärtern einwandfreie Weisungen zu geben.

Wenn künftig einheitlich nach den Bestimmungen der FV verfahren werden soll, dann werden die FdI häufig mit fernmündl. Anrufen in Anspruch genommen werden, insbesondere dort, wo Wegübergänge auf einer Strecke liegen, die verhältnismäßig stark befahren werden. Die Folge davon wird sein, daß verschiedene Anruf-Schrakenwärterposten wieder in Regel-Schrakenwärterposten umgewandelt werden müssen.

Ich bitte um allgemeine Prüfung und um weitere Weisung.

*Lorenz Sch 31
3. d. d. R. Reichsbahn
3078
L. 42
L. 3078*

*42
31
42*

- Stross/Boje - L. 3078

Rbd.

Karlauke, 3. Oktober 1944

42 F/12 Jura Hge

Lehr Dis vom

Handlung beigefügt.
Fauscher 3.8.44 vergl.

I. An § 13 A Kagerman

Hilf Carisch

A. V. St. / Bar / Jura

10. 21. 8. 44

Bächle
 Die Bestimmungen greifen den Ges.
 Bestimmungen des neuen § 18 und der Ges.
 Bestimmungswortpflicht sind nicht bekannt.
 Es ist nicht in der Schrift genommen, die Ges.
 Bestimmungswortpflicht nicht festgestellt.
 kann nicht für nicht der § 18 in Einklang
 zu bringen. Die Gründe für die Verzu-
 gung sind nicht bekannt, sie dürfen
 nicht in der derzeitigen Verhältnisse zu
 prüfen sein. Für die Befreiungsmuster, die
 die § 18 nicht erfüllen, gelten bis auf
 Weiteres die Bestimmungen der Ges.
 Bestimmungswortpflicht in der jetzigen Aus-
 führung. Bei einer gesetzlichen Bestimmung
 dieser Bestimmungen ist nicht bei der Ges.
 Bestimmung der Befreiungsmuster volle Befrei-
 ung zu gewährleisten.

H. A.

Ju 2/10 10 34/9

1030
9

42
31
F/12
nb
abt

Werbung: Berufungs 41 Tz/12 Zwiss Hge vom 30. 8. 44 4/11

Abd. Karlsruhe, den 4. November 1944
41 Tz/12 Zwiss Hge

Reinschrift beigefügt
Gauscher 4/11.44
verf.

Lehr Pfingstgericht
gemäß des Landgerichts I. Ordnung
No 10 mündlich Oberhofen.

Handl.

an B R Hagmann

abf. Schrift I./Zw. v. 24. 8. 44

Bitte prüfen im Besicht über den
Stand der Sache.

I. Pkt vom 28. 12. 44. 28/11 ✓ Beschl. v. 10/11. 44

III. Pkt

4/11 2/11

- Zwiss/Hge -

FD 3/11

41
Tz/12
ab
akt

Anlage

zu 71 Nae (Arb) 175 v 1.12.43

Anzahl der eingesetzten Arbeitskräfte am		Zugang		Abgang	
Fach- arbeiter	Hilfs- arbeiter	Fach- arbeiter	Hilfs- arbeiter	Fach- arbeiter	Hilfs- arbeiter
4	5	6	7	8	9

25/3

Akteivorlage

Geschäftszeichen

42 T-12 Zwiss Hge

Karlsruhe, den 25. Oktober 1944

Wiedervorlage der Verf vom

24. Juli

1944

Betreff:

Schrankenwärterdienst

Aktei

121

Vorgang nicht
hier Akte II

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Karlsruhe

Karlsruhe, den 3. XI 1944

42 T-12 Zwiss Hge

I. H. G.

Inf. H. G. f. d. Verf. v. 24. 7. 44
auf nicht bewirkt.

1. 11. 45 (Kant. des Verf.?)

42
Kupl. I

25/10. 45
verz. 121

42 T-12 Zwiss Hge

Deutsche Reichsbahn.
Reichsbahndirektion
Beschluss vom 28. 2. 45

Inf. I. H. G. die Verf. kann ggf. nicht
weiter durchgeführt werden.

42
Kupl. I

II. H.
121

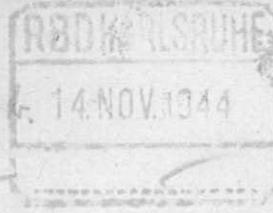
121

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

*TE/12
Hage*



41

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.

Wasser

W.

*Rbd K. 10. XI. 44
41 TE/12 Jwss Hge
Lehr. Wein über*

*20.12. ✓ I. Jws am 20.2.45. (Nimmt den Paup?)
simpl. II. B*

*41
UBA V*

42 TE/12 Jwss Hge
Deutsche Reichsbahn-
Reichsbahndirektion
Beschluss vom 28.2.45

A 41/12/11

Lehr. II. B. In Paup Prüfung. Ist nicht möglich werden.

UBA V

*II. B
Jwss/Hge*

FD

FD