

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Aktenzeichen

Js Gra

Akteninhalt:

Straßburg = Grafenstaden

Bausache

Früheres Aktenzeichen:

Hauptaktei **V.**

Aktenschrank:

V

Angefangen

19 **43**

Aktenfach:

23

Beendet

19

~~Beamtenaktei (für Doz.)~~

Zimmer:

Band:

1

Der Vorstand
des Eisenbahn-Betriebsamts
Strassburg (Els) 1

Strassburg, den 15. Juni 1943

Bing/J

An die

Reichsbahndirektion

Karlsruhe

RBD KARLSRUHE

17 JUN 1943

Betr: Herrichtung des Bahnsteigs 2 auf Bahnhof
Strassburg=Grafenstaden für die Benutzung
von Gleis 3 aus.

Im Bahnhof Strassburg=Grafenstaden besteht für Reisezüge, die überholt werden sollen, keine Möglichkeit zur Einfahrt in ein Überholungsgleis mit Bahnsteig. Der Bahnsteig 2 ist nur vom Gleis 2 aus, also für Züge aus Richtung Mülhausen, benutzbar. Zu überholende Reisezüge aus Richtung Mülhausen müssen zunächst auf Gleis 2, diejenigen aus Richtung Strassburg auf Gleis 1 einfahren, um das Ein- und Aussteigen der Reisenden zu ermöglichen. Erst dann werden die Züge auf das Überholungsgleis, Gleis 3, ~~um~~gesetzt.

Da der Zugverkehr auf dem Bahnhof sehr rege ist, kommt es infolgedessen öfters vor, dass der überholende Zug oder ein Zug aus der Gegenrichtung Halt vor dem Einfahrsignal erhält.

Um diesem Misstande, der sich betrieblich äusserst hemmend auswirkt, abzuhelpen, schlage ich vor, den Bahnsteig 2 so herzurichten, dass die Reisenden auch von Gleis 3 aus ein- und aussteigen können. Dadurch wäre es möglich, die Reisezüge aus beiden Richtungen auf das Überholungsgleis 3 zu leiten. Die erforderlichen Fahrstrassen in sicherungstechnischer Hinsicht sind vorhanden. Der Ausbau des Bahnsteigs 2 könnte der jetzigen Zeit entsprechend behelfsmässig durch eigene Kräfte ausgeführt werden. In dem angeschlossenen Kostenanschlag sind die erforderlichen Tagewerke und Stoffe ermittelt. Ich bitte um Prüfung und Genehmigung, sowie um Zuweisung der Tagewerke.

Ich bemerke noch, dass die Herrichtung des Bahnsteigs 2 für die Benutzung von Gleis 3 aus auch am 12.5.43 bei der Prüfung des Betriebsdienstes durch die Rbd K als notwendig erachtet und in der Niederschrift (36 Bkt 3 Bs vom 17.5.43) festgelegt worden ist.

Eingang	Eisenbahn-Betriebsamt
	Strassburg Els 1
	19 JUN 1943

Angl. 44.TI/18 Hoffm. Jon.

Ursprünglich vom Aeckeren G.R. f.B.A. Hofsbrüg 1/1 befals.

*Wir prüfen nun Brücke und Langstrecke nach
erforderlichen Grössen mit dem des Hofsbrüg
schifflich ist und der Fahrenverlauf prüfbar wird.*

Karlsruhe, den 18. Juni 1943

Reichsbahndirektion

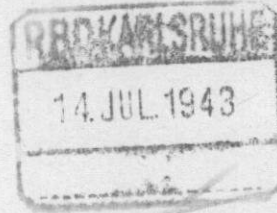
Angl.

48.4.43

Der Vorstand
des Eisenbahn-Betriebsamts
Straßburg (Els) 1
Bing/J

Straßburg, den 13. Juli 1943

II/18
An 14/2



Ur.
An die Reichsbahndirektion

Karlsruhe

Angeschlossen lege ich den verlangten Lageplan nebst
Querschnitten vor.

2 Anlagen.

Handwritten signature

Form Dez 7. 36. 30 Lbs und 47 km in H in Pr V
z. gfl. B. mit der Bitte um Stellungnahme, insbes.
sicherst in Bezug auf die Feindeswichtigkeit des Vor-
habens.

Handwritten: Vgl 44

Handwritten: 5. 16. 17

Handwritten: 15. VII. 43

Komm Dez 44

Der Ausbau des Bahnsteigs ist, wie
vorgeschlagen, unbedingt erwünscht. Für seine
Bedeutung sind die Befürchtungen nicht zu übersehen.

Handwritten signature

Handwritten: 17/7

Komm Dez 44

Der Ausbau des Bahnsteigs ist zur Verbesserung des Zugfolge möglichkeiten
/Überholung von Personenzügen/ auf dieser wichtigen Strecke unbedingt
notwendig. Die Maßnahme ist in diesem Sinne auch Kriegs-
richtig.

Das Vorhaben ist als Kriegsvorhaben zu
bezeichnen.

Handwritten: 36 WZ 20

Handwritten: 14. 21/7

Heim Dez 44.

Verkehrsbahn kann die Kriegsmöglichkeit nicht begründet werden.
Der Belange eines anderen mit ^{ausreichend} Rücksichtnahme muss der Rücksicht
ist der Ausbau des Bahnhofs zu geteilt erwünscht.

Heim Dez 44.

Heim

Mir scheint der Abstand zwischen den Gleisen 2 u 3 für einen Bahnsteig mit
2 seitigen Benützung zu gering zu sein. Nach den bestehenden Bestimmungen
soll er für diesen Fall mindestens 9,00m oder mehr betragen. (siehe Hechler Seite 143
in Richtlinien für das Entwerfen von Anlagen Seite 21). Unter Umständen wird man zwischen
den Gleisen 3 u 6 eine neue Gleisverbindung einbauen müssen. Sonst muss man zuwenden.
447 $\frac{1}{2}$ F 21 $\frac{1}{2}$

Heim Dez 44.

Keine Einwendungen.

Heim 21 H

Jh 23 $\frac{1}{2}$

Einmündig Heim Dez. 44

mit Bezug auf die Genehmigung des Heim
Dez. 47 vom 21. 7. 43.

F R V

M 23 $\frac{1}{2}$

Heim 23 $\frac{1}{2}$

F R V

M 23 $\frac{1}{2}$

Heim 23 $\frac{1}{2}$

F R V

F R V

Heim 23 $\frac{1}{2}$

M 23 $\frac{1}{2}$

Heim H V. 3. 4. 5. 6.

Der Bahnsteig 2 besteht und soll lediglich eine befestigte Bahn-
steigfläche zum Zweck der Ausprägung der Bahnsteigfläche haben.
Gleis 3, abstellen. Nach den Richtlinien für das Ent-
werfen der Bahnsteigflächen zu entsprechen, wobei das Ab-
stellen des Gleises 3 nach dem Abstände bis zu 2,90m notwendig
das einen Überbau des Gleisverkehrs notwendig macht,
wobei eine Überbau ist und eine Bahnsteigfläche auf der
Bahnsteigfläche des Abstellens hat. Die Bahnsteigfläche ist gering.
Die Bahnsteigfläche selbst wird in der Bahnsteigfläche zu
entwerfen und einen Abstand des Abstellens von dem Gleis mit
3,00m zu betragen. 4 Heim 44 Heim 44

1250:67 = 186 7/8
 $\frac{67}{580 \quad 440}$
 $\frac{536 \quad 402}{}$

Gesamt 44

Unsere neue Fortsetzung, das die Arbeit mit nigunim
 bereits mitgeteilt wird. Es ist nicht mitzunehmen.

15/18
 44/28
 2

28/7

Seite 47

3. Aufl. B. in Bezug auf die Halbinsel von 21. VII. 1943
 und seinen Besitzungen von 24. VII. 1943.

(Anz. 27. 43
 7. 43)

62/100

1. Aug 44
 29/7

22/7
 29/7

Freiwillig 1. Aug 44

Gesamt 44.

15/18
 5/8

in Bezug auf die Halbinsel von 21. VII. 1943
 und seinen Besitzungen von 24. VII. 1943.

29. VII. 43

1250 = 150 = 8,33 1/3
 $\frac{1200}{500}$
 $\frac{450}{500}$

1. Aug 44.
 150 Personen auf 14. 2. 1. C
 im Besitzung.

Titel 4.8

1. 8.

1. 8.

K.G. Vm. 43

1/2 1/4

Mtr 3

g. Bez. 36, bbo, 39 n. 44

Es geht für die Finanzierung der
 Straßen auf dem Hof Gassenstrasse
 der ant. Zentralfestung 1:1000
 aufgestellt. Es geht um Prüfung
 insbesondere bei zu prüfen, ob
 nicht die Straße 7 mit dem südlichen
 Langen Gassenstrasse zusammenfallen
 kann, wenn man die gesamte
 der Straßen 7 u. 9, langweilige Kreuzung
 zu einer einfachen Kreuzungsbauweise
 machen würde.

30/12/42

Ag. 30.
 42.

sewa 47

Der vorgelegte Entwurf ist so nicht verwendbar, da für
 die Dauer des Krieges nicht mit der 2. Gleisigen In-
 betriebrahme der Strecke Gassenstrasse - Giesberg - Neudorf
 gerechnet werden kann. Bis dahin wird der einigl. ~~g.~~
 Betrieb auf dem östlichen Gleis durchgeführt. In
 dem Entwurf ist jedoch eine Taktmöglichkeit für
 die Züge von Neudorf (Hob.-Rheinhafen) nach Kol-
 mar nicht vorhanden. Durch den Einbau dieser
 Verbindung ändert sich die ganze nördliche
 Weichenanlage. Es ist zweckmäßig, den Entwurf so
 aufzubauen, daß ohne große Schwierigkeiten

die endgültige Anlage geschaffen werden kann.

Die vorläufig vorhandene Fahrwege sind in der Anlage angedeutet.

Die Verkürzung des Gleises 6 an der Güterhalle ist betrieblich nicht fragbar wegen der Hallenbediening.

Zur Vermeidung von unnötigen Signalhalten wäre die Weichenanlage möglich so zu gestalten, daß hinter dem Signal D ein ausreichender Durchrittsabstand von rd 200 m frei bleibt bis zum Fahrweg der Güterzüge von Neudorf nach Kolmar

36
M 22
1

Mit 36 unvollständig

24.6.20 M. 22

Herrn Dez 47

Ich schließe mich den Ausführungen von Herrn Dez 36 an. Durch das Hinausschieben der Weichenanlage nach Norden, zur Erreichung einer ausreichenden Durchrittslänge von mindestens 200m hinter dem Ausfahrtsignal D bis zum Fahrweg der Güterzüge von Neudorf nach Kolmar, wird wahrscheinlich auch das Verschieben der Einfahrtsignale auf der Nordseite notwendig werden. Dabei wäre auf den vorgeschriebenen Abstand dieser Signale vom maßgebenden Gefahrpunkt (mindestens 200m) zu achten.

Dez 39

7/12

~~Jan 29.1.~~

Jan 47

Mit der Umpflanzung des freien Weg 3 Güterzugfahrweges, der Trennung des Güterzugfahrweges Güterzugstrecke - Stbgl-Rbf und dem Güterzugfahrweg Güterzugstrecke Güterzugstrecke - Stbgl-Münster ist geplant, diesen Umpflanzung fortzusetzen von Gb-Rbf Kolmar und bis zur Güterzugstrecke.

44. St. 1/2

27
7/12
Bahnhof

Bemerkungen	Weiche Nr der in Spalte 7 u 8 einge- tragenen Weichen	Einheiten						Von den Weichen d Spalte 4-8 sind bereits auf Rb-Weichen erneuert	Strecken der Sonderklasse und 1. Ordnung	Rb. Weichen und Gleise der Hauptgleise	Sonderkl. 1. Ordnung	2. Ordnung	Hauptgleise im 2. Ordnung	Sondergleise im 2. Ordnung	2. Ordnung	Rb Weichen in den Durchgeh-Gleisen
		1	2	3	4	5	6	7	8	9						

- 2 -

Anforderung durch die Außenstellen hat bisher genügt. In Fällen besonderer Notlage wird Anforderung durch die Transportkommandatur erfolgen.

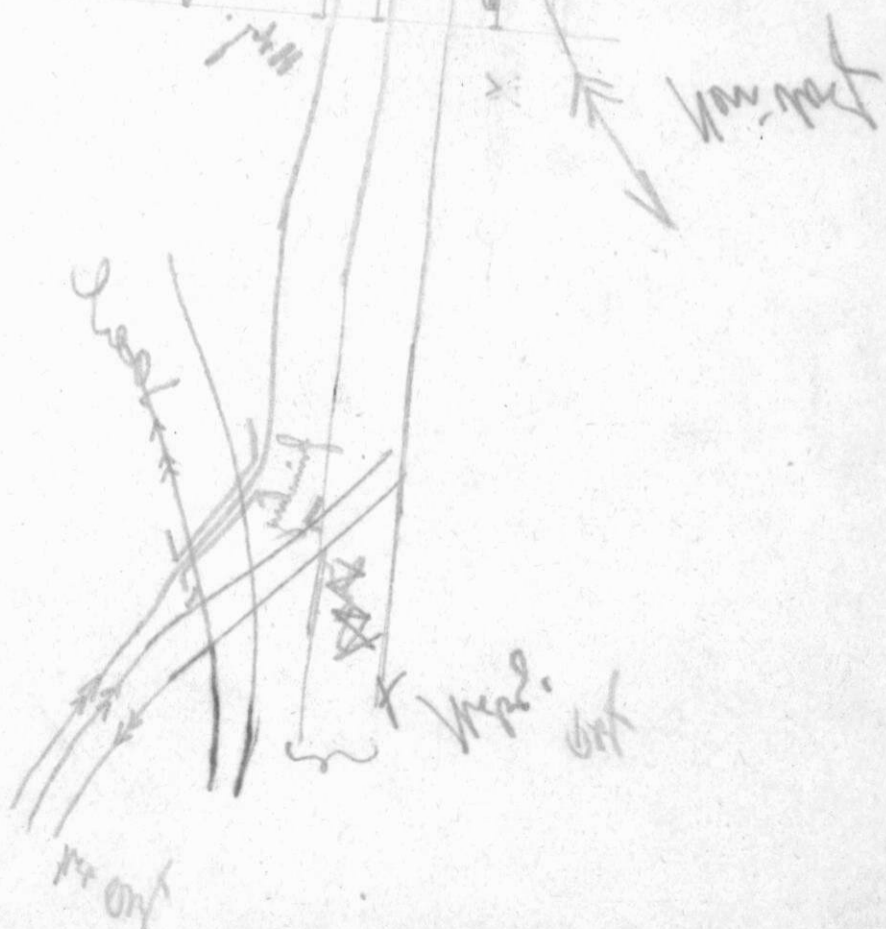
Abschrift an Herren Nos 32, 36, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 47, und
21.
zur Kenntnis.

gez Dr Moser



beglaubigt:

[Handwritten signature]



Information über die Lage der Truppen ist durch die
beobachteten Bewegungen der Truppen zu entnehmen.
Daraus ergibt sich:

Abstände in Metern von 25, 50, 75, 100, 125, 150, 175, 200, 225, 250, 275, 300, 325, 350, 375, 400, 425, 450, 475, 500.

Handwritten: *Handwritten notes and a circular stamp.*

Handwritten: *New York*

Handwritten: *Handwritten notes.*

Handwritten: *Handwritten notes.*

H. Fez 36, bbo, 29. 44

12¹⁰ Mr. 3

Ist sehr den Zerstörung unterworfen das
früheren Gebäuden auf dem St. Graften
unter Zerstörung ihrer Auswüchse
abgemindert (Verkürzung) in. Bitte zeigen im

Ihre Mithingnahme.

Demmit die Mithing ^{(bis 9 (mm))} nicht zu weit
gelagt werden müssen, sehr in die Mithing
berührend 7/8/9 (mm) für die Mithing
3/4 (mm) gelagt. Ist sehr zu, sehr geringen
keine Gedanken beifügen, der bei der Mithing
sehr sehr geringen von Norden auf. der Mithing
sehr sehr Überwältigung von Norden
sehr sehr gleichzeitig ein sehr von Norden
auf Gleich 2 einseben keine mit eingeklappt.

f. Fez 47

1 ch 9/6

Sevon Fez 47

Sevon Fez 47 mit Rückstift zu
wacht, sehr sehr von Norden auf
Gleich 3 mit sehr sehr.

Fez 36/15
12¹⁵
6

12¹⁴
6

Ich bitte das Gleis anfang der Lederstrasse von
 175 m auf 500 zu verlängern, damit ganze 5
 Juge darin aufgenommen werden können. Dadurch wird
 das Gleis 3 nach Süden verlängert in die 750 m Lg, das
 Signal D konnte deshalb weiter nach Süden gehen.
 Hier (am Bahnende) steht es so wie es nicht
 und dann können gleichzeitig Einfahrten von Hainberg
 in 3 (alte) u. Einfahrt von H. auf Gleis 2 statt-
 finden. Für die Stellung der Signale A+B, C wäre
 off der Vollausschlag des Nordkopfes, da die Ein-
 mündung der Linie von Hainberg auf der Westseite
 in eine Einfahrt nach Hainberg auf der Ostseite zu-
 rücklenkt, von dadurch nichts als in hohe Kosten
 entsteht. Die vorgenannte Linie dürfte in nächste
 Zeit nicht geschweisst werden, erst nach der Fertig. des
 Plankennetzes für Gleis 3 wäre für die Fortführung die Verbindung
 der Gleise 6 mit dem Anschlussstrecke (siehe 14/15) vorgesehen.
 damit über Gleis 3 Durchfahrten nicht durch-
 fahren befehle sind.

24. Okt. 1906

W 16. Jhr
 vom 1. Okt. 1906

Meo.
 17. 10. 1906
 444
 18. 10. 1906

16. 10. 1906. Eintragungsbeispiel für die Zeit des ersten Eintrags. Anzustand.
 Einfahrt von Hainberg nach Gleis 3 in von Hainberg nach Gleis 2
 Eintrag nicht gleichzeitig stattfinden wegen der Eintragung des Eintragsbeispiels 6
 der Einfahrt von Hainberg nach Gleis 3. Das Signal D kann deshalb
 auf gleicher Höhe wie das Signal E verbleiben.
 Der Zustand des Eintragsbeispiels aus Richtung Hainberg von Hainberg
 Eintrag, wie im jetzigen Zustand, mindestens 300 m betragen.

1906. 8 1/2

5) Signal 6 sollte vor der Wegübergang stehen
zu rechts nur 750 m. entfernt sein

6) Abstand Signal 7 von der Kirchenabdingung
muss 200 m. sein. Durch den Wegübergang
liegen. Es können die Eigentümern
im Kessel durchfahren in Folge v. der Einfahrt,
da wir bereits rechts von der Signalparzelle
sind. Das kann durch Verschiebung der Weiche
bis 11 erreicht nach Nord geschehen.

Ich bitte nach Stellungnahme der Vorgesetzten
unter 11 bitte auf Entgegnung

Zy
L 12/11

Karlsruhe, den 1. Juni 1942

36 Bbv L 30 Bmasle 62

An

sämtliche Direktionsbüros, Vermessungsamt und Prüfungsamt

- je besonders -

Betr:

Verdunklung

In letzter Zeit haben die Verstöße gegen die Verdunklungsvorschriften im RBD-Gebäude wieder größeren Umfang angenommen. Zahlreiche Bedienstete unterlassen die Verdunklung ihrer Diensträume. Der Hinweis auf Einhaltung strenger Verdunklungsdisziplin wird dauerlicherweise wenig beachtet.

Mit Verf 36 Bbv L 30 Bmasle 62 vom 10. November 1941 wurde angeordnet, daß alle Diensträume bei Dienstschluß oder Einbruch der Dunkelheit ordnungsgemäß verdunkelt sein müssen. Die Abdunkelung ist Aufgabe der jeweiligen Rauminssassen. Die Abdunkelung der Räume deren Insassen abwesend sind, hat durch die Amtsgehilfen zu erfolgen. Wir ersuchen diese Anordnung den Bediensteten erneut in Erinnerung zu bringen. Die Verdunklung des RBD-Gebäudes innerhalb des Stadtgebietes muß vorbildlich sein.

Zusatz für Büro A

Um entsprechende nochmalige Anweisung der Putzfrauen und Amtsgehilfen wird ersucht.

Abdruck an die Herren Abtl. Dez, Hilfsarbeiter und Kontrolleure zur gefl Kenntnissnahme und Beachtung.

Abdruck dem Betriebsluftschutzleiter

gez Wasmer



Beauftragt:

[Handwritten signature]

RQI

Farre Day 47.

Hochdruckbrückenbauwerk habe ich gegen die meiste
 fuhrt auf gründlichste fundamentierung keine vor-
 zu bringen. Es ist auf Antrag des fhrer Hochdruck 1 Brückenbauwerk
 die Brücke 2 für die Benutzung von Gleis 3 nicht, gegen-
 wärtig. Mit der Herstellung des Tunnels D tritt daher eine
 Veränderung der Nutzung des Brückenbauwerks 2 ein und be-
 dingt dadurch eine Veränderung der Brückenbauwerk 2 auf
 Tüding. Diese Änderungsveränderung entspricht sich noch
 bei Berücksichtigung der Vorplanung des Farre Day 34 über den
 16. VI. 1943...

107

147
 11/28/6

11/22/6
 11/22/6

47 To 7 Es Gröfse

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion

Beschluss vom 3. IX 1943.

Zur Rangzeit	11/28/6	11/28/6
11/28/6	11/28/6	11/28/6
11/28/6	11/28/6	11/28/6

11/28/6

Verf. Aufnahmearbeitung auf
 dem Hof Gröfse

1. Altamben. Zu dem aufgestellten
 Rotenbrückenbauwerk werden alle Anordnungen
 u. Klüppel (beurteilt) besprochen. Die Klüppel
 anordnung auf reifen. Der Klüppel
 wird geprüft wird, wenn der Gleisab-
 stand mit 3,50 m berücksichtigt beibehalten
 werden, in anderen Fällen ist in Ab-
 bindung mit der Aufnahmearbeitung
 der Gleisabstand von 3,50 auf 4,00 m ge-
 wisse.

47

44

39

36

11/28/6

11/28/6 3.9.43

Der in EBA Straßburg 1

Anliegen:
8 Rotenbüchel 1:1000

Der überarbeitete Plan & Festlegungen des
Rotenbüchels 1:1000 des 1. Straßburger
in der Erinnerung der Straßburger Straß-
bezeichnungen. ^{Einigung} Festlegung des Grundabstands
zwischen den Straßen 1 m. 2. von 3,50 auf 4,00 m.
Der Grundabstand von Straßung ist für Straß-
den Ringel zurückgestellt; ungeachtet
ist die Straßenerweiterung mit 3,50 m Grund-
abstand möglich. Der Straßengraben kann in
Straßenerweiterung nach dem Jahr 1945 ausge-
führt werden.

Der Auftrag von G. II der Herrn A. zum Straß-
den Rotenbüchel 1:1000 für Herrn G. Straß-
den. Der Auftrag ist in der Straßung 1. G. Straß-
den.

1. Straß-
den.

II. 5. Dez 39, Abk. n. 104 von T. 118 mit
einem Rotenbüchel 1:1000 für Herrn Straß-
den 3. R.

11/6 1944

I. R.

II. 12. 8. 44 m. d. Befehlung d. Straß-
den Straßung Straß des Herrn A.

12
8.

12/9 12/9 12/9 12/9

Der Straßung wird
1945 nicht möglich sein.
107 12.8.44

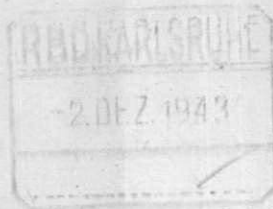
12.8.44

Der Vorstand
des Eisenbahn-Betriebsamts
Straßburg (Els) 1

10/Js

3/12
Straßburg, den 29. November 1943

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



TI/14
Di 2/12

Betr: Bf Straßburg=Grafenstaden, Herrichtung des Bahnsteigs 2 für die Benutzung
von Gleis 3 aus, Bahnsteigkante.
Auf Verf 44 T I/18 Js Gra v 9. Aug 1943

Anl: 1 Vollzugsplan

Ich erstatte Vollzugsanzeige.

Jungler

Is. Str. - Gra

1/2

44. TI/18.75. Gru

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahnverwaltung

Beschluss vom 3. Dezember 1943.

betrifft: Bf Hradec Králové / GutsMuths, Fortsetzung des Befehls 2
für die Verknüpfung von Gleis 3 mit, Befehlsgaranten.

1.) G.R. TI Ableg Hradec Králové / GutsMuths. K/ab 8/12.

2.) R. mit dem Befehl zum Fortführung des Hradec Králové
Gleises und Befehlsgaranten. Die Verknüpfung des Gleises.

3.) G.R. TI/18 zur Verknüpfung.

3.) Abkürzung Abkürz.

(In Hradec Králové eingetragen:
K/ab 8/12 mit 10. XII. 43

TI/18 8/12.43
abk. Hradec

Sigmar

13. XII. 43

12. 12. 43
-6124310

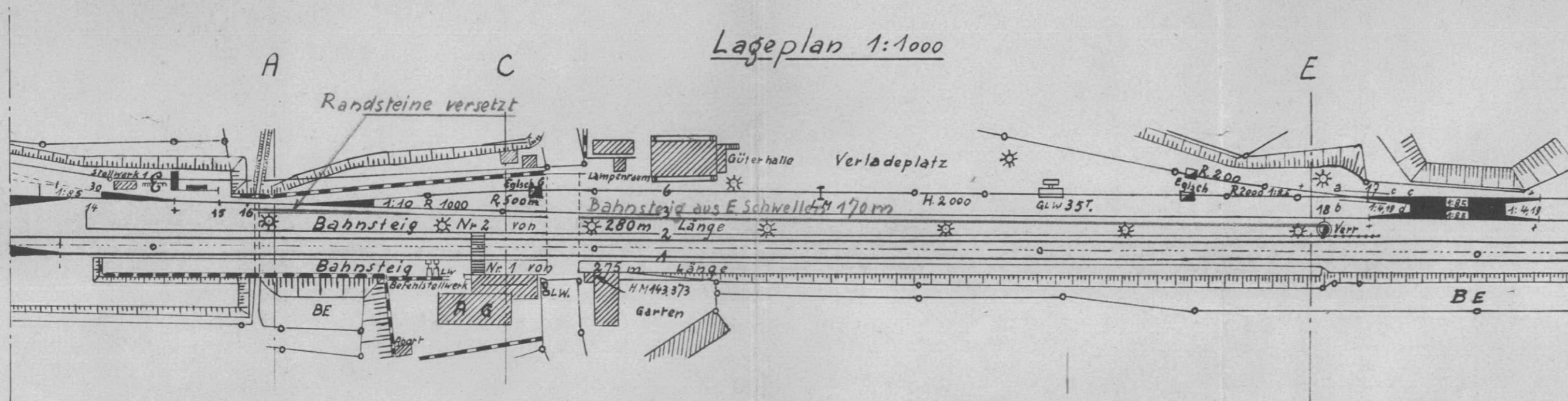
1. Ableg (GR)

44
GR TI Ableg
GR TI/18
abk. V

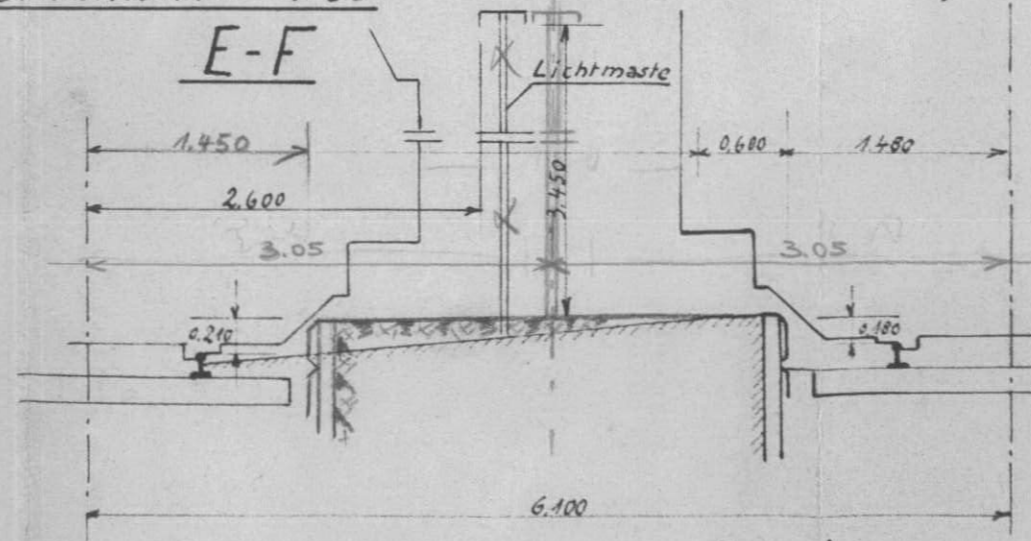
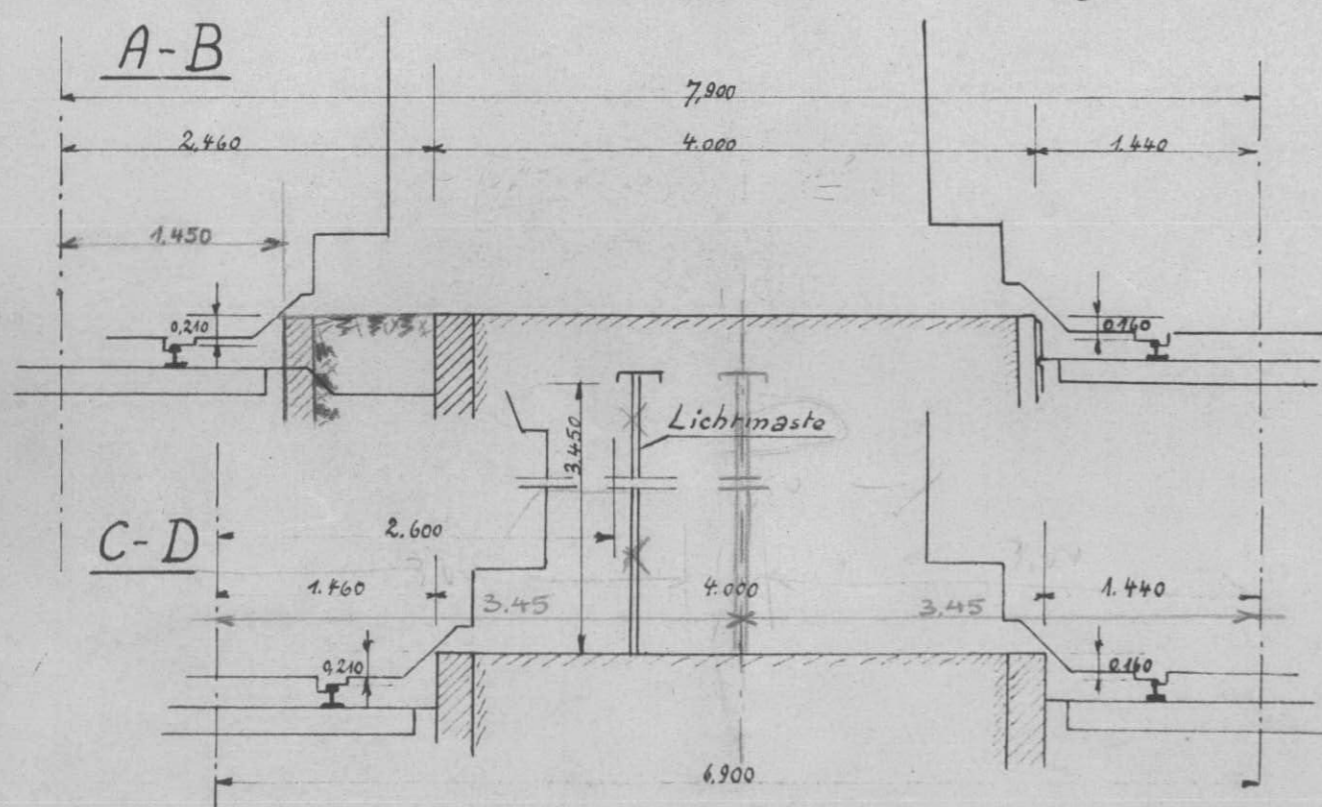
Herrichtung des Bahnsteigs 2 auf Bahnhof Strassburg-Grafenstaden

für die Benutzung von Gleis 3 aus.

Lageplan 1:1000



Querschnitte 1:50



Die Richtigkeit bestätigt
Strassburg den 22. XI. 1943

[Signature]

Die Übereinstimmung mit
der Ausführung bestätigt:
E.B.A. Strassburg 1.

[Signature] Bm 1 Strassburg / Els
Juli 1943