

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Amtsblatt der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe.
1920-1922
1922**

7 (26.1.1922)

Amtsblatt

der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe

Nr. 7

Karlsruhe, den 26. Januar

1922

Inhalt:

Nr. 32. Besetzung der Verzahnungsstellen.

| Personalnachrichten.

A. Verwaltungs-, Rassen- und Rechnungsangelegenheiten.

Nr. 32. Besetzung der Verzahnungsstellen.

(A 12. Zb 18. Nr. M 2087.)

Der Herr Reichsverkehrsminister hat mit Erlaß vom 15. Dezember 1921 E. II. 24. 7964 verfügt:

I. In dem Nachtragshaushalt für 1921 ist die Möglichkeit vorgesehen, Beamte, welche die regelmäßige Spitzenstellung ihrer Laufbahn erreicht haben, noch in einem gewissen Umfange in Stellen der nächsthöheren Besoldungsgruppe (sogenannte Verzahnungsstellen) zu befördern. Es kommt hierbei in Betracht die Beförderung von

- a) Zugführern, Lademeistern, Rangiermeistern, Stellwerksmeistern und Magazinsmeistern zu Eisenbahnsekretären (Gruppe VI);
- b) Rottenmeistern und Werkführern im Sicherungsdienst zu Bahnmeistern (Gruppe VI);
- c) Wagenmeistern zu Werkmeistern (Gruppe VI);
- d) Lokomotivführern zu Werkstättenvorstehern oder technischen Obersekretären (Gruppe VII).

Mit der Beförderung in die höhere Stelle haben die Beamten eine Tätigkeit zu übernehmen, die der höheren Besoldungsgruppe entspricht. Welche Dienstposten dafür vorgesehen sind, ergibt die folgende Übersicht. (Die Anzahl der für den Bezirk der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe im Haushalt zur Verfügung stehenden Stellen ist bei jeder Gruppe in Klammer beigefügt.)

A. Beim Zugführer (37)

- a) der Dienst eines Zugrevisors (Güterzugsrevisoren kommen nicht in Betracht),
- b) der Dienst eines Fahrmeisters,
- c) Arbeitsraten im Bahnhofsbürodienst, die eine volle Arbeitskraft beanspruchen für die Geschäfte des Fahrdienstes und die Bearbeitung von Angelegenheiten des Zugbegleitpersonals. Auch Arbeitsraten bei den Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und Ämtern für Angelegenheiten des Fahrdienstes.

B. Beim Lademeister (8)

die Tätigkeit des bisherigen Oberlademeisters.

C. Beim Rangiermeister (13)

der Dienst als Aufsichtsbeamter auf mittleren und großen Bahnhöfen an Stellen, die für Rangiermeister geeignet sind. (Die Beamten sind als Fahrdienstleiter auszubilden.)

D. Beim Stellwerksmeister (14)

die Verwendung als Fahrdienstleiter auf mittleren und großen Bahnhöfen in geeigneten Stellwerken oder an anderen Stellen sowie ähnlich geartete und gleich zu bewertende Tätigkeiten.

E. Beim Magazinsmeister (keine)

die Verwendung auf besonders wichtigen Dienstposten in großen Magazinen oder als Verwalter eines hauptamtlich geleiteten mittleren Magazins.

F. Beim Rottenmeister (3)

solche Bahnmeisterposten, die auf großen Bahnmeistereien oder an anderen Stellen zur Unterstützung des Dienstvorstehers vorgesehen sind.

G. Beim Werkführer im Sicherungsdienst (2)

Dienstposten zur Unterstützung der Verwalter von großen Bahnmeistereien mit ausgedehnten Stellwerks- und Sicherungsanlagen.

H. Beim Wagenmeister (13):

- a) der Wagenabnahmedienst bei industriellen Werken und Eisenbahnwerkstätten,
- b) die Leitung von Betriebschlossereien, soweit damit Wagenmeister betraut sind,
- c) Werkmeisterposten, die bei Betriebswagenwerkmeistereien zur Unterstützung des Dienststellenvorstehers vorgesehen sind,
- d) Posten von Aufsichtsbeamten im Wagenuntersuchungsdienst auf größeren Bahnhöfen, auf denen sich ein Betriebswagenwerkmeister (alte Bezeichnung) nicht befindet,
- e) Verwaltung von Zuggeräten auf Zugbildungsstationen.

Keine Beilage.

J. Beim Lokomotivführer (46)

- a) des Dienstes eines Lokomotivrevisors,
- b) Posten von Aufsichtsbeamten auf Lokomotivstationen mit mehreren Lokomotiven,
- c) Posten von Aufsichtsbeamten in größeren Betriebswerken zur Entlastung des Dienstvorstehers,
- d) Erledigung geeigneter technischer Büroarbeiten in den Betriebswerken. Auch Arbeitsraten bei den Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und Ämtern für Angelegenheiten des Lokomotivdienstes,
- e) Verwendung als maschinentechnische Beamte bei Zugleitungen, soweit der Kommandierdienst nicht mitzuversehen ist,
- f) Lokomotivabnahmedienst bei industriellen Werken und Eisenbahnwerkstätten.

2) Der Nachweis der Befähigung für das Aufrücken in die Verzahnungsstelle ist durch Ablegung einer Prüfung zu erbringen, die aber keine Anwartschaft auf weiteres Aufsteigen in Stellen höherer Befoldungsgruppen gibt. Die Prüfung umfaßt einen schriftlichen und einen mündlichen Teil.

Die schriftliche Prüfung besteht aus der Bearbeitung einer Aufgabe mit zweistündiger Frist, die aus dem bisherigen Arbeitsgebiet des Beamten zu entnehmen ist; sie ist nicht mit besonderen Schwierigkeiten auszustatten. Durch sie soll der Nachweis erbracht werden, daß der Beamte in seinem bisherigen Fachgebiet gut bewandert ist, Sicherheit in der Rechtschreibung und hinreichende Fähigkeiten besitzt, sich schriftlich angemessen auszudrücken. Die Anfertigung einer Reinschrift kann unterbleiben. In der mündlichen Prüfung ist die praktische Befähigung für die Wahrnehmung der unter Ziffer 1 A—J aufgeführten Dienstposten festzustellen, wobei an das Gedächtnis nicht Anforderungen zu stellen sind, die bei Arbeiten im praktischen Dienst nicht ebenfalls gestellt werden. Bei den als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte zu verwendenden Beamten hat sich die mündliche Prüfung auch auf die in den Befähigungsvorschriften des (früheren) Bundesrats geforderten Kenntnisse und Fähigkeiten zu erstrecken.

Im Interesse einer vielseitigen Verwendung des Personals gilt als Regel, daß die Beamten die praktische Eignung für alle Dienstposten der Verzahnungsstelle nachzuweisen haben. Übergangsweise will ich jedoch genehmigen, daß die mündliche Prüfung auch dann als bestanden gilt, wenn der Beamte nur für einen der für seine Klasse vorgesehenen Dienstposten der Verzahnungsstelle die volle praktische Befähigung nachweist. Diese nur beschränkt verwendbaren Beamten sind in der anzulegenden Beförderungsliste besonders kenntlich zu machen, damit hierauf bei der Verfügung über das Personal Rücksicht genommen werden kann. Beamte, denen für keinen Dienstposten in der Verzahnungsstelle die Befähigung zuerkannt werden kann, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

3) Der Prüfungsausschuß ist bei der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) zu bilden und wie folgt zusammenzusetzen:

- a) für Zugführer, Rangiermeister, Stellwerksmeister aus einem betriebstechnischen Beamten der Befoldungsgruppen X—XII und einem Betriebskontrollleur oder Leiter eines großen Bahnhofes,
- b) für Lademeister aus dem Beförderungsdezernenten und einem Verkehrskontrollleur oder Leiter einer großen Güterabfertigung,
- c) für Magazinsmeister aus einem maschinentechnischen Beamten der Befoldungsgruppen X—XII und einem in der Stoffverwaltung erfahrenen Rechnungsbeamten,
- d) für Rottenmeister aus einem im Oberbauwesen unmittelbar tätigen bautechnischen Beamten der Befoldungsgruppen X—XII und dem Verwalter einer großen Bahnmeisterei,
- e) für Werkführer im Sicherheitsdienst aus dem Sicherheitsdezernenten und dem Verwalter einer Bahnmeisterei mit ausgedehnten Stellwerksanlagen,
- f) für Wagenmeister aus einem maschinentechnischen Beamten der Befoldungsgruppen X—XII und dem Verwalter einer Betriebswagenwerkmeisterei,
- g) für Lokomotivführer aus einem maschinentechnischen Beamten der Befoldungsgruppen X—XII und einem Betriebsmaschinenkontrollleur.

Dazu tritt in jedem Prüfungsausschuß als weiteres Mitglied ein in den entsprechenden Arbeitsgebieten bewanderter und vom Bezirksbeamtenrat vorzuschlagender Beamter derjenigen Beamtenklasse, der die Verzahnungsstelle angehört.

Den Vorsitz führt der zuerst genannte Beamte. Die von dem Prüfungsausschuß zu stellende schriftliche Prüfungsarbeit ist bei der Dienststelle unter Aufsicht des Dienstvorstehers zu fertigen; die mündliche Prüfung ist in der Regel bei der Eisenbahn-Generaldirektion (Eisenbahndirektion) abzulegen. Es ist jedoch auch zulässig, letztere bei den Dienststellen oder am Sitze eines Amtes (Betriebsdirektion) abzunehmen, sofern dieses zweckmäßig erscheint. Der mündlichen Prüfung können bis zu sechs Beamte gleichzeitig unterzogen werden. Die Prüfungsdauer soll bei sechs Beamten nicht weniger als zwei Stunden betragen. Bei einer geringeren Zahl von Beamten kann die Prüfungsdauer entsprechend herabgesetzt werden.

Über das Ergebnis der Prüfung entscheidet bei Meinungsverschiedenheit die Stimmenmehrheit. Bei Feststellung des Ergebnisses sind auch die bisherigen dienstlichen Leistungen des Beamten zu berücksichtigen. Von Rangiermeistern und Stellwerksmeistern (Ziffer 4) muß aber den Anforderungen in den Befähigungsvorschriften in vollem Umfange genügt werden. Eine nicht bestandene Prüfung kann einmal, und zwar im ganzen wiederholt werden. In diesem Falle hat der Beamte binnen dreier Monate nach der ersten Prüfung seine Zulassung zur Wiederholungsprüfung zu beantragen.

4) Eine besondere Ausbildung der Beamten für die Dienstposten der Verzahnungsstellen ist im allgemeinen entbehrlich. Nur die Rangiermeister und Stellwerksmeister sind für den Dienst als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte nach den Befähigungsvorschriften des (früheren) Bundesrats vier Monate im äußeren Bahnhofsdienst in den entsprechenden Dienstverrichtungen auszubilden. Eine etwa schon stattgefundene Beschäftigung in diesen Dienstverrichtungen wäre auf die Aus-

bildung anzurechnen. Zu der Ausbildung sind die Beamten in der Reihenfolge des Dienstalters heranzuziehen. Als Dienstalter gilt hierbei der Tag des Einrückens in die zuletzt bekleidete Planstelle, z. B. der Tag der Anstellung als Rangiermeister. Bei Stellwerksmeistern, die erst am 1. April 1920 auf Grund des Nachtragshaushalts in diese neu geschaffene Stelle aufgerückt sind, gilt als Dienstalter der Tag der Beförderung in die bis 1. April 1920 bekleidete Planstelle (z. B. als Weichensteller I. Klasse oder Turmwächter).

5) Den Beamten ist dem Dienstalter nach — mit dem ältesten Jahrgang beginnend — anheimzustellen, sich binnen einer Ausschlußfrist von zwei Monaten zur Ablegung der Prüfung zu melden. Das Dienstalter für die Reihenfolge des Aufrufs zur Prüfung bestimmt sich nach der Vorschrift unter Ziffer 4. Bei Beamten, die sich nach Ziffer 4 noch einer Ausbildung zu unterziehen haben, beginnt der Lauf der Ausschlußfrist für die Meldung mit dem Tage nach der Beendigung der Ausbildung. Die derzeitigen Inhaber der in der Anlage genannten Dienstposten kommen für die Einweisung in die Verzahnungsstellen ebenfalls nur nach Maßgabe ihres Dienstalters in Betracht. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz ist jedoch zulässig bei Beamten, die im Abnahmehdienst für Lokomotiven oder Wagen, als Zugrevisoren oder als maschinentechnische Beamte bei Zugleitungen beschäftigt sind.

Die Beamten sind in allen Fällen zur Prüfung zuzulassen, soweit sie nicht etwa nach Befähigung und Persönlichkeit von vornherein als für keinen der unter Ziffer 1 A—J aufgeführten Dienstposten geeignet anzusehen sind. Beschwerden über eine ablehnende Entscheidung der über die Zulassung zur Prüfung befindenden Eisenbahn-Generaldirektionen (Eisenbahndirektionen) sind mir zur Entscheidung vorzulegen.

6) Den Beamten, welche die Prüfung bestanden haben, sind die Stellen der höheren Besoldungsgruppe von dem auf die Prüfung folgenden Monatsersten ab zu verleihen. Dabei muß jedoch vermieden werden, daß im Direktionsbezirk ein jüngerer Beamter die Beförderung erhält, während dienstältere Beamte derselben Klasse, die sich ebenfalls zur Prüfung gemeldet haben, noch auf die Beförderung warten. Eintretendenfalls wäre mit der Beförderung der jüngeren Beamten zu warten, bis auch die älteren die Prüfung bestanden haben und befördert werden können. Diese Bestimmung bezieht sich jedoch nicht auf den Fall, daß ältere Beamte die Prüfung erstmalig nicht bestanden haben. Für solche Beamte sind lediglich die ihnen zugedachten Stellen bis zur Wiederholung der Prüfung offen zu halten, ohne daß deshalb die Beförderung der übrigen Beamten eine Verzögerung erleidet. Die umzuwandelnden Planstellen fallen in der niederen Gruppe weg und sind daher nicht wieder zu besetzen. Da es sich um eine an die Person des Inhabers geknüpfte Umwandlung der Stellen handelt, bleiben die etwa sonst geltenden Grundsätze über die Verteilung der Stellen auf verschiedene Anwärterklassen (M.A., B.A., Privatbahnbeamte usw.) bei Durchführung der Maßnahme außer Betracht.

7) Soweit Fahrmeister seither etwa auf Vorschlag der Beamtenvertretung bestellt sind, kann dieses Verfahren bei der nunmehr entstandenen neuen Sachlage nicht mehr aufrechterhalten werden. Die darüber ergangenen Vorschriften werden hiermit aufgehoben.

8) Beamte, die schon eine volle Prüfung für die entsprechenden Stellen der Gruppe VI oder VII abgelegt haben, sind bei der Besetzung der Verzahnungsstellen ohne weitere Prüfung mit zu berücksichtigen, wenn sie nach ihrem Dienstalter (Ziffer 4) zu den zur Prüfung für die Verzahnungsstellen aufzurufenden Beamten gehören, da es unbillig wäre, sie von einer neu geschaffenen Aufsteckmöglichkeit in ihrer alten Laufbahn auszuschließen. Sie sind zusammen mit den gleichaltrigen Beamten in die Verzahnungsstellen zu befördern.

9) Bei der Beförderung in die Stelle der höheren Besoldungsgruppe ist den Beamten ein für diese Gruppe nach den unter Ziffer 1 A—J vorgesehener Dienstposten zu übertragen. Wenn der Einweisung in diesen Dienstposten vorübergehend Hindernisse entgegenstehen, so ist zwar die Beförderung unter einstweiliger Belassung des Beamten auf seinem bisherigen Dienstposten zu verfügen; es ist aber eine der verliehenen Stelle entsprechende Beschäftigung des Beamten zu veranlassen, sobald sich diese Maßnahme ohne Härte durchführen läßt. Sind zurzeit etwa schon mehr Beamte in den für die Verzahnungsstellen vorgesehenen Dienstposten beschäftigt, als vorläufig Planstellen zur Verfügung stehen, so sind diese Beamten in ihrer Tätigkeit zu belassen.

Durch die Maßnahme zur Besetzung der Verzahnungsstellen darf eine Personalvermehrung nicht eintreten. Muß der Beamte auf seinem bisherigen Posten ersetzt werden, so ist der Ersatz durch Nachschub aus dem vorhandenen Personal zu stellen.

10) Nach der Besetzung der im Nachtragshaushalt 1921 ausgebrachten Verzahnungsstellen sind in angemessener Zahl noch weitere Beamte nach den vorstehenden Grundsätzen zur Prüfung aufzurufen und nötigenfalls zur Ausbildung heranzuziehen, damit für den Fall einer Stellenerledigung geprüfte Anwärter vorhanden sind. Verzahnungsstellen, die durch natürlichen Abgang frei werden, sind mit dem ältesten Anwärter wieder zu besetzen. Die hierbei frei werdenden Stellen der niederen Gruppe können ebenfalls wieder besetzt werden, da es sich in einem solchen Falle nicht um eine Stellenumwandlung handelt.

Zusatzbestimmungen:

Zu Ziffer 3: Erklärt der Prüfling, die ihm gestellte schriftliche Prüfungsarbeit nicht fertigen zu können, oder benützt er Hilfsmittel, die bei Stellung der Aufgabe nicht gestattet worden sind, so ist die Prüfung als nicht bestanden zu behandeln. Daß die Arbeit ohne andere als die ausdrücklich zugelassenen Hilfsmittel angefertigt ist, ist von den Dienstvorstehern unter Angabe der verwendeten Zeit auf der Arbeit zu bescheinigen.

Die Bewertung der Arbeiten obliegt dem Prüfungsausschuß. Das Ergebnis der Prüfung wird insgesamt mit den Urteilen „sehr gut“, „gut“, „genügend“, „ungenügend“ bezeichnet. Das Ergebnis der Prüfung wird dem Prüfling möglichst am Schluß der mündlichen Prüfung mitgeteilt; außerdem wird ihm dasselbe noch schriftlich zugestellt.

Zu Ziffer 4: Die Ausbildung der Beamten wird von der Eisenbahn-Generaldirektion veranlaßt. Ob und wie lange auch andere Beamtengattungen, außer den Rangier- und Stellwerksmeistern, ausgebildet werden, wird von Fall zu Fall verfügt. Die als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte zu prüfenden Beamten haben vor Zulassung zu dieser Prüfung die Prüfung im Telegraphen- und Fahrdienst abzulegen. (Siehe bundesrätliche „Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten vom 8. März 1906“, Verordnungsblatt 4/1906, Seite 7 ff.)

Zu Ziffer 5: Die Beamten werden von der Eisenbahn-Generaldirektion zur Meldung aufgefordert, und zwar die doppelte Anzahl der für das Haushaltsjahr genehmigten Posten unter Ziffer 1 A—J, damit im Falle einer Ablehnung älterer Beamten Ersatz vorhanden ist.

Personalnachrichten.

Ernannt: zum Stationsmeister: Eisenbahnassistent Heinrich Grab in Königheim, Eisenbahnassistent Georg Rehberger in Hirschlanden, Eisenbahnbetriebsassistent Johann Mayer in Schutterwald, Weichenwärter Johann Frei in Dittwar, Oberbahnwärter Anton Fehrenbach in Niederwasser; zum Rottenmeister: Rottenaufseher Adolf Keller in Lörrach; zum Rottenaufseher: Rottenführer Heinrich Burkhard in Mannheim, Rottenführer Johann Baust I in Heidelberg.

Berufen: ap. Eisenbahnschaffner Alois König in Lauda nach Mannheim, Eisenbahnassistent Ernst Maurer in Kirchzarten als Stationsmeister nach Hüllsteig, Eisenbahnassistent Franz Sautermeister in Grenzach als Stationsmeister nach Wiesental, Oberbahnmeister August Thomajer in Graben-Neudorf mit der Amtsbezeichnung techn. Eisenbahn-obersekretär zur Zentralverwaltung, Lokomotivführer Heinrich Benninger zur Eisenbahndirektion Würzburg, die Reserve-lokomotivführer Karl Baust, Ludwig Buch, August Buggle, Ludwig Fettscher, Friedrich Kanak zur Eisenbahn-Generaldirektion Dresden.

Zurückgekehrt: Eisenbahnoberingenieur August Freundt in Karlsruhe auf 1. April 1922, Eisenbahnsekretär Michael Berger in Mannheim auf 1. Februar 1922, Eisenbahnober-schaffner Wunibald Sauter in Singen (Hohentwiel) auf 1. März 1922, Eisenbahnober-schaffner August Zimmermann in Freiburg auf 1. März 1922, Eisenbahnober-schaffner Josef Beck in Waldshut auf 1. April 1922, Zugführer Maximilian Hug in Konstanz auf 1. Mai 1922, Zugführer Franz Hippler in Würzburg auf 1. März 1922, Zugführer Josef Keller in Radolfszell auf 1. März 1922, Wagenauffseher Egidius Haas in Offenburg auf 1. März 1922, Eisenbahn-

ober-schaffner Johann Riedle in Bruchsal auf 1. März 1922, Eisenbahnschaffner Friedrich Wesenmaier in Krozingen auf 1. März 1922, Eisenbahnschaffner Johann Schwegler in Pforzheim auf 1. März 1922, Wagenauffseher Christian Gutmann in Karlsruhe auf 1. März 1922, Wagenauffseher Benedikt Jung in Karlsruhe auf 1. März 1922, Wagenauffseher Adolf Maus in Billingen auf 1. April 1922, Wagenauffseher Lambert Maier in Billingen auf 1. März 1922, Wagenauffseher Michael Ernst in Basel auf 1. März 1922.

Geldbelohnungen: Dem Lokomotivführer Albert Waibel in Konstanz wurde in Anerkennung bewiesener Achtsamkeit und des rasch entschlossenen Handelns eine Geldbelohnung bewilligt, dem Lokomotivführer Albert Fischer in Billingen wurde in Anerkennung der bewiesenen Umsicht in einem gegebenen Falle eine Belohnung von 50 M bewilligt.

Entlassen: die Eisenbahnassistenten Karl Wendeberg und Emil Bierling in Mannheim Abf., Stellwerksmeister Adam Rude in Mannheim Abf.

Entlassen auf Antrag: Wagenauffseher Ludwig Gantert in Karlsruhe auf 1. November 1921.

Vorläufig aufgehoben: die Entlassung des Eisenbahnober-schaffners Josef Herrmann in Heidelberg Ga.

Gestorben: Eisenbahnober-schaffner Wilhelm Schmidt in Karlsruhe am 11. November 1921, Zugführer Johann Gylorn in Karlsruhe am 20. November 1921, Eisenbahnober-schaffner Anton Striebich in Karlsruhe am 7. Januar 1922, Oberbahnwärter Adam Wanner in Steinsfurt am 13. Januar 1922, Lokomotivführer Kaspar Bofsch am 14. Januar 1922, Weichenwärter Lorenz Böhler in Karlsruhe Westbahnhof am 16. Januar 1922.