

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Amtsblatt der Eisenbahndirektion, Karlsruhe. 1946-1953  
1951**

3 (9.1.1951)

# Amtsblatt der Eisenbahndirektion Karlsruhe

Nr 3

Karlsruhe, den 9. Januar

1951

## Inhalts-Verzeichnis

16-28

### I. Verwaltungsangelegenheiten

- 16 Ausscheidung des Jahrgangs 1945 der Amtsblattsammlung der ED Karlsruhe  
17 Berichtigung  
18 Diebstahlsbekämpfung; hier: Mitarbeit aller Eisenbahner

### Ia. Sozialversicherungsangelegenheiten

- 19 Unfallverhütungskalender der Deutschen Bundesbahn 1951

### III. Betrieb und Fahrplan

- 20 Änderungen im Abschnitt des AzFV der ED Karlsruhe  
21 Betriebsleistungsermittlung; hier: Zeitliche Leistungen des Lokpersonals

\*22 Ermittlung der Betriebsleistung; hier: Änderung der ED-Grenzen

23 Schwerbeschädigtenabteile

### IV. Verkehr

- 24 Güterwagenvorschriften Teil II und III  
25 Sonntagsrückfahrkarten aus besonderem Anlaß  
26 Verschließen der Güterschuppen  
\*27 Verwendung von DRA-Wagen nach Schmalspurbahnen

### VII. Stoff- und Geräteangelegenheiten

- 28 Verstärkte Einschränkung des Kohlen- und Koksverbrauchs

### VIII. Nachrichten

- Offene Dienstposten

## I. Verwaltungsangelegenheiten

### 16 Ausscheidung des Jahrgangs 1945 der Amtsblattsammlung der ED Karlsruhe

14 A 4 Abaa (Abl 3. 9. 1. 51.)

Der Jahrgang 1945 der Amtsblattsammlung wird mit Ablauf des Jahres 1950 außer Gültigkeit gesetzt und ist als Altpapier zu behandeln. Die noch gültigen Verfügungen aus diesem Jahrgang sind, unter Berücksichtigung der erforderlich gewordenen Abänderungen, in diesem Amtsblatt abgedruckt und vor der Verfg Nr mit einem Stern gekennzeichnet.

### 17 Berichtigung

Im Amtsblatt 2/1951 Ver 5 muß der erste Satz unter II wie folgt lauten:

Die Eignungsuntersuchung kann in begründeten Ausnahmefällen auf Antrag einmal wiederholt werden.

Bei ABIVerf 5/1951 ist auf die Berichtigung hinzuweisen.

### 18 Diebstahlsbekämpfung; hier: Mitarbeit aller Eisenbahner

Bp-Bp 2 Bpxr (Abl 3. 9. 1. 51.)

Wir geben einen krassen Fall von fortgesetzten schweren Eisenbahndiebstählen unter Anwendung raffiniertester Methoden bekannt, um zu zeigen, in welcher Weise derartige Straftaten durch die Unachtsamkeit und Gleichgültigkeit der Eisenbahner begünstigt werden:

Am 13. 10. 1950 ist der 25-jährige Maschinenschlosser Günther Adamczak durch die 3. Strafkammer des Landgerichts Braunschweig wegen schweren Diebstahls im Rückfalle, wegen fortgesetzter Urkundenfälschung mit Betrug usw. zu einer Zuchthausstrafe von 5 Jahren und 6 Monaten verurteilt worden.

Adamczak hat in den Jahren von 1947 bis 1950 u a auf den Bahnhöfen Helmstedt, Braunschweig Vbf, Hannover Hgbf, Bremen Vbg und Köln in zahlreichen Fällen Güterwagen erbrochen und beraubt. Dabei wurden Radioapparate, Photoapparate, Armbanduhren, ballenweise Textilien, Kaffee und Butter im Werte von schätzungsweise 24 000.— DM entwendet.

Der Täter hatte sich durch zweckentsprechende Kleidung und Ausrüstung das Aussehen eines Eisenbahners gegeben. Eine blaue Mütze, Karbidlampe mit

Brustleder und Schaffnertasche, mit denen er sich auf Diebesfahrten begab, hatte er ebenfalls gestohlen. In zahllosen Fällen hatte er gestohlene Blankofahrkarten für sich selbst ausgefertigt und damit Fahrten ausgeführt. Entfernungstafel, Kursbücher und Schaffnerzange führte er mit sich. Bei Tag und bei Nacht bewegte sich der Täter ungehindert auf großen Güterbahnhöfen. Er schlich sich in Eisenbahn-Unterkünfte und durchstöberte die dort abgelegten Kleidungsstücke schlafender Eisenbahner. In einem Falle beabsichtigte er, sich ein fabrikneues Leichtmotorrad anzueignen. Den Plan gab er jedoch zunächst auf, weil das Krad in einen fest verschlossenen Gepäckraum gebracht wurde. Als er nach der Übernachtung in einem abgestellten Personenzug am frühen Morgen wieder zu dem Packwagen trat, der gerade beladen werden sollte, hielten ihn die Gepäckarbeiter für die zuständige Begleitperson. Nachdem die Gepäckarbeiter sich entfernt hatten, verschwand der Täter mit dem begehrten Leichtmotorrad.

Auf den Güterbahnhöfen und in den Zügen unterhielt der Täter sich mit den im Dienst befindlichen Bediensteten. Weder im Bahnhof noch im Zuge wurde er angehalten, obwohl er, wenn auch als Eisenbahner getarnt, das Diebesgut im Sack fortschleppte.

Im Amtsblatt Hfd. Nr. 1309/49 vom 23. 12. 1949 hatten wir alle Eisenbahner auf den Täter bereits hingewiesen und sie zur Mitfahndung aufgefordert. Nur durch die Arglosigkeit vieler Bediensteter war es möglich, daß der Täter sich noch monatelang auf Bahngelände ungehindert bewegen und seine Raubzüge ausführen konnte.

Darum nochmals: Eisenbahner, seid wachsam! Überprüft verdächtige Per-

sonen und Sachen gründlich! Schützt das Gut der Eisenbahn! Ihr sichert damit Eure Existenz.

Jeder Eisenbahner, auch wenn er nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung kein Eisenbahnpolizeibeamter ist, ist zur Festnahme eines Täters auf frischer Tat nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet.

## Ia. Sozialversicherungsangelegenheiten

19 Unfallverhütungskalender der Deutschen Bundesbahn 1951 5 Ps 70 Usu (ABl 3. 9. 1. 51.)

Entsprechend einer früheren Gepflogenheit erscheint für das Jahr 1951 erstmalig wieder der „Unfallverhütungskalender der Deutschen Bundesbahn 1951“. Er umfaßt 64 Seiten und enthält außer einem Kalender viele für den Eisenbahner wertvolle Hinweise und Angaben. Die erste größere Sendung wird den Dienststellen in den nächsten Tagen durch die Ämter zugehen. (Nicht alle können berücksichtigt werden; Bestellmöglichkeit: s. unten.) Da die Verwaltung einen erheblichen Zuschuß zur Herausgabe des Kalenders leistet und erwartet wird, daß viele Bedienstete den Kalender kaufen, ist es möglich, das Stück für 10 Pf an die Bediensteten abzugeben.

Die Dienststellenleiter werden ersucht — sofern sie nicht selbst die Arbeit übernehmen —, für den Verkauf der Kalender einen Vertrauensmann zu bestellen, der für seine Mühe aus dem Verkaufserlös 10% Entschädigung erhält. Diese Unkostenvergütung kann der Vertrauensmann bei der Einzahlung des Gesamtbetrages bei der Bahnhofskasse abziehen. Der Gesamtbetrag ist innerhalb einer Woche nach der Verteilung der Kalender — abzüglich der 10%igen Vergütung — bei der Bahnhofskasse unter dem Kennwort „Verwahrgeldkonto Unfallverhütungskalender“ mit Angabe des Namens und der Dienststelle des Vertrauensmannes einzuzahlen. Die Bahnhofskassen liefern die Beträge mit den „Verschiedenen Einnahmen“ zum nächsten Abrechnungstag an die Hauptkasse ab.

Gleichzeitig meldet jede Dienststelle die Einzahlung des Gesamtbetrags unter Angabe des Vertrauensmannes, der Zahl der verkauften Stücke und des Vergütungsbetrages für den Vertrauensmann dem Amt schriftlich. Das Amt gibt die Meldungen gesammelt und vollzählig an das Sozialbüro der ED weiter (Ps 70). Die selbständigen, nicht Ämtern unterstellten Dienststellen, die EAW und Büros der ED senden ihre Meldungen ebenfalls unmittelbar an das Ps Büro (Ps 70). Dieses überwacht an Hand der Meldungen die Gesamt-ablieferung des Geldes bei der HK.

Neben dieser hiermit angekündigten Verteilung der ersten Lieferung der UV-Kalender soll die genaue Stückzahl der darüber hinaus noch gewünschten Kalender mit Bestellisten durch die Vertrauensmänner ermittelt werden. Die Bestellisten (zugleich Werbeblätter) gehen den Ämtern zur Verteilung an die Dienststellen ebenfalls in den nächsten Tagen zu. Die Bestellungen nehmen die Vertrauensmänner der Dienststellen bis zum 20. 1. 51 an. Die Zahl ist dem Sozialbüro (Ps 70) über die Ämter zu melden. Die Bestellisten selbst sind für die spätere Verteilung der Kalender bei den Dienststellen zurückzubehalten.

Wir bitten die Dienststellenleiter, die Vertrauensmänner, wie auch die Sicherheitsbeamten, mit Hilfe der Werbeblätter für einen möglichst großen Absatz des Unfallverhütungskalenders, der durch seinen aufklärenden, beratenden und warnenden Inhalt im Unfallverhütungsdienst eine wertvolle Hilfe sein kann, zu sorgen.

## Unser UNFALL Warndienst

Einem „Schieber“

wäre das nicht passiert!

Ein Güterarbeiter zieht seine schwer beladene Stechkarre über eine glatte Verladepritsche aus dem Güterwagen. Die Pritsche rutscht ab, mit ihr der Karrenfahrer, der zwischen Wagen und Rampe ins Gleis fällt. Schotter ist hart und kantig. Der Karrer konnte deshalb einige Tage nicht sitzen!

Schiebt Eure Karre aus dem Wagen und in den Wagen, wenn keine Riffelblechpritsche am Wagen liegt.

5 Ps 70 Usu



## III. Betrieb und Fahrplan

20 Änderungen im Abschnitt des AzFV der ED Karlsruhe 31 Ozl 2 Bavfa (ABl 3. 9. 1. 51.)

Vorgang: ABlVerf 1155/1950

Berichtigung der ABlVerf 1155/1950:

Die in der ABlVerf 1155/1950 für Seite 9 Strecke 1 a bekanntgegebene Berichtigung „Stegermatt Ausfösig C“ ist mit allen Angaben zu streichen.

21 Betriebsleistungsermittlung; hier: Zeitliche Leistungen des Lokpersonals

Bezug: ABlVerf 956/1950

31 B 51 Bül (ABl 3. 9. 1. 51.)

Die Ermittlung der zeitlichen Leistungen des Lokpersonals ist in diesem Fahrplanabschnitt in der 4. Woche (21.—27. Januar 1951) durchzuführen.

Die VBL (DV 407) sieht als Erhebungsunterlagen das Verzeichnis der Ordnungsnummern sowie den Lokpersonaldienstnachweis vor. Die Ausfertigung der Nachweise hat durch die Bahnbetriebswerke unter Beachtung der Bestimmungen des Abschnitts IX §§ 40, 41 und 43—45 zu erfolgen.

Bei der Bedeutung der Erhebung für die Personalwirtschaft wird auf eine gewissenhafte Aufstellung der Unterlagen hingewiesen.

Im Lokpersonaldienstnachweis sind in der Spalte 26 (Arbeitszeitminuten) die Anrechnungsprozente der Dienstbereitschaft und der Fahrgastfahrten vorgeschrieben. Diese Prozentsätze sind bei der jetzigen Ermittlung noch nicht anzuwenden, sondern die bisherigen und zwar:

Spalten 19, 21 und 22 mit 80%

Spalte 20 mit 50%

Die Vordrucke gehen den Dienststellen ohne Anforderung zu.

Die geprüften Lokpersonaldienstnachweise sind mit dem aufgerechneten Verzeichnis der Ordnungsnummern spätestens bis 3. Februar 1951 an die Lochkartenstelle einzusenden.

\*22 Ermittlung der Betriebsleistung; hier: Änderung der ED-Grenzen 31 B 51 Büz (ABl 3. 9. 1. 51.)

Durch die von den alliierten Besatzungsmächten angeordnete Einteilung der ED-Bezirke werden nachstehende Bezirksgrenzmeldestellen für unseren Bezirk festgesetzt:

1. Strecke Karlsruhe—Rastatt ü Ettligen Nr 7 Anh I VBL Muggensturm
2. Strecke Karlsruhe—Rastatt ü Durmersheim Nr 41 Anh I VBL Durmersheim

3. Strecke Pforzheim—Wildbad  
Nr 55 Anh I VBL Pforzheim—Brötzingen
4. Strecke Pforzheim—Calw  
Nr 57 Anh I VBL Unterreichenbach
5. Strecke Stuttgart—Calw  
Nr 53 Anh I VBL Schafhausen (Württ)
6. Strecke Herrenberg—Tübingen  
Nr 661 Anh I VBL Altingen (Württ)
7. Strecke Stuttgart—Eutingen (Württ)  
Nr 23 Anh I VBL Bondorf (b Herrenberg)
8. Strecke Plochingen—Reutlingen  
Nr 61 Anh I VBL Metzingen
9. Strecke Ulm—Sigmaringen  
Nr 69 Anh I VBL Schelklingen
10. Strecke Ulm—Friedrichshafen  
Nr 15 Anh I VBL Erbach (Württ)
11. Strecke Lindau Hbf—Kempten  
Nr 10 Anh I VBL Oberstaufen
12. Strecke Isny—Kempten  
Nr 626 Anh I VBL Kleinweiler-Hofen
13. Strecke Leutkirch—Memmingen  
Nr 73 Anh I VBL Memmingen
14. Strecke Lindau Hbf—Bregenz  
Nr 39 Anh I VBL Lindau-Zech (Lindau Hbf—Lindau-Zech = 6 km).

Die Führung der Fahrtberichte und Zugdienstzettel hat bis und ab diesen Grenzmeldestellen zu erfolgen. Bis zum Neudruck des Anhangs I zur VBL (Kilometerzeiger) müssen die Entfernungen aus dem bisherigen Kilometerzeiger entnommen werden.

#### 23 Schwerbeschädigtenabteile

33 Bfp 15 Bba (ABl 3. 9. 1. 51.)

#### Verf der HVB Offenbach 33.335 Bbau 12 v. 29. 12. 1950

Wir erhalten immer wieder Klagen sowohl aus Kreisen der Schwerbeschädigten selbst als auch vom Verband der Kriegsbeschädigten über Mängel in der Vorfahrt und Betreuung der Schwerbeschädigtenabteile. Die Klagen beziehen sich meist sowohl auf die Benutzung der Abteile durch Unberechtigte als auch auf den schlechten Zustand und fehlende Beschilderung der Abteile und lassen erkennen, daß die Schaffner sich nur ungenügend um die Schwerbeschädigtenabteile kümmern.

Es erscheint deshalb notwendig, die Bahnhöfe und Zugbegleitpersonale erneut anzuweisen, den Schwerbeschädigten die bestmögliche Betreuung zuteil werden zu lassen.

Die Auswahl der Wagen für die Sonderabteile darf nicht den Eindruck erwecken, als ob für die Schwerbeschädigten schlechtere Wagen als sonst genommen würden. Die Benutzung der Schwerbeschädigtenabteile durch Unberechtigte ohne Zustimmung des Zugbegleitpersonals ist zu verhindern. Zu diesem Zweck sind hierfür nach Möglichkeit Wagen mit Einzelabteilen zu nehmen. Die Berechtigung zur Benutzung der Schwerbeschädigtenabteile ist in jedem Falle durch Einsichtnahme in die Schwerbeschädigtenausweise nachzuprüfen (PBV I § 22 (5)). Die Zustimmung zur Benutzung dieser Abteile durch andere Reisende ist vom Zugbegleitpersonal in Ausnahmefällen zu geben, wenn die übrigen Abteile des Zuges überfüllt und in den Schwerbeschädigtenabteilen Plätze frei sind und unter der Bedingung, daß die Plätze geräumt werden, wenn sie für Schwerbeschädigte mit amtlichem Ausweis gebraucht werden. Gegen lässige Zugschaffner ist mit der gebotenen Schärfe vorzugehen.

#### Zusatz der ED

Gegen die wiederholt festgestellte Unsitte, daß von und zum Dienst reisende Eisenbahnbedienstete glauben, die Schwerbeschädigtenabteile mit Vorrecht benutzen zu dürfen, ist ebenfalls einzuschreiten, es sei denn, die Bediensteten sind im Besitze der vorgeschriebenen Ausweise.

Wegen der Anzahl der vorzuhaltenden Schwerbeschädigtenabteile verweisen wir auf die Vorbemerkungen zum Zp A a) 9 c und Zp B Teil II B I 2.

Das Zub ist im Dienstunterricht eingehend zu unterweisen.

Die Zugrevisoren und Betriebskontrolleure überwachen die Durchführung der Bestimmungen.

## IV. Verkehr

### 24 Güterwagenvorschriften Teil II und III

7 Wg 1 Vwi (ABl 3. 9. 1. 51.)

Vorgang: ABIVerf 654/1948

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1951 werden die GWV II und III neu herausgegeben. Sie werden in den nächsten Tagen den beteiligten Stellen etwa in der Anzahl des für die Ausgabe vom 1. 11. 48 gemeldeten Bedarfs unverlangt zugehen. Da die Fragen des technischen Wagendienstes im internationalen Verkehr in dem Sonderdruck des Teiles III der Wagenbehandlungsvorschriften (WBV = DV 426) ausreichend behandelt sind, sind die GWV II für die EAW, Bw und Bww entbehrlich. Diese Stellen sind daher aus Ersparnisgründen im Verteilungsplan nicht mehr genannt.

Die bisherigen GWV II und III, gültig vom 1. November 1948 an und die ABIVerf 654/1948 treten außer Kraft.

In Ergänzung der GWV II wird noch auf folgendes aufmerksam gemacht:

- a) Nach § 4 Abs 4 hat der Bestimmungsbahnhof bei Ankunft eines fremden Wagens zu prüfen, ob die Übergangszettel vorhanden sind; fehlen sie, so hat er die Übergangsbahnhöfe aus den Begleitpapieren und sonstigen Unterlagen festzustellen und im Wagenkontrollbuch zu vermerken, damit später der in § 8 Abs 4 vorgesehene Heimatzeiter ausgefüllt werden kann. Die Bedeutung liegt also bei der sofortigen Feststellung und bei dem Vermerk im Kontrollbuch.
- b) Die nach § 5 Abs 1 vorgeschriebene Mindestentfernung für Wiederbelastungen fremder Wagen nach deutschen Bahnhöfen wurde mit Wdb 6/1950 Ziff 9 für unseren Bezirk auf 100 km herabgesetzt.
- c) Besondere Beachtung erfordert die Bestimmung in § 5 Abs 1 c) über die Wiederbelastung nach Bahnhöfen fremder Bahnen, wenn dabei nicht eine Strecke der Heimatbahn durchlaufen wird. Wir ersuchen, diese Bestimmung zum Gegenstand des Dienstunterrichts zu machen.
- d) In § 6 ist nunmehr das Verfahren eines Fremdwagenausgleichs durch die Wagenbüros und das Hauptwagenamt verankert. Für die in Neubearbeitung befindlichen GWV I ist die Aufnahme derjenigen Bestimmungen vorgesehen, die als Grundlage des Fremdwagenausgleichs anzusehen sind, nämlich die besondere Bestandsmeldung der leeren fremden Wagen und die besondere Meldung des Auslandsbedarfs.
- e) Zu § 7 wird daran erinnert, daß
  - aa) Pfeilwagen und DR-Ru-Wagen nur im Binnenverkehr der Deutschen Bundesbahn verwendet werden dürfen,
  - bb) nach der Sowjetzone oder darüber hinaus und nach Berlin Wagen der Gattungsbezirke Duisburg und Bremen sowie alle im letzten halben Jahr bahnamtlich untersuchten Wagen nicht beladen werden dürfen,
  - cc) für internationale Transporte (und auch an Übergangsbahnhöfen) nur Wagen zu stellen sind, die das RIV-Zeichen tragen.
- f) Der bisherige Begleitschein C war für Lademittel und Behälter sowie für Wagen und Ersatzstücke verwendbar. Nunmehr bestehen Begleitschein C (Anl 3) für Wagen und Ersatzstücke sowie Begleitschein C<sup>1</sup> (Anl 4) für Lademittel und Behälter.
- g) Als neue Anhänge sind das Verzeichnis der europäischen Übergangsbahnhöfe und das Verzeichnis der Eigentumsmerkmale fremder Wagen aufgenommen.

Es wird erwartet, daß sich alle beteiligten Stellen eingehend mit dem Inhalt der neuen Vorschriften vertraut machen.

#### 25 Sonntagsrückfahrkarten aus besonderem Anlaß 9 Vt 2 Tpew (ABl 3. 9. 1. 51.)

Aus Anlaß der Fastnachtsveranstaltungen der Narrenzunft Villingen werden die Bahnhöfe im Umkreis von 35 km um Villingen (Schwarzw) ermächtigt, Sonntagsrückfahrkarten (auch Blanko) mit folgender Geltungsdauer nach Villingen (Schwarzw) auszugeben:

Hinfahrt ab Montag, den 5. Februar von 0.00 Uhr bis Dienstag, den 6. Februar 1951 24.00 Uhr, Rückfahrt an diesen Tagen und am Mittwoch, den 7. Februar 1951 bis 12.00 Uhr (Beendigung der Rückfahrt).

Bahnhöfe fertigen Schalteraushänge, verständigen die örtlichen Reisebüros und unterweisen das beteiligte Personal.

#### 26 Verschließen der Güterschuppen 7 V 4 Vgb (ABl 3. 9. 1. 51.)

In der letzten Zeit haben Bp-Streifen wiederholt festgestellt, daß Diensträume, insbesondere Güterschuppen und sonstige Lagerräume, nachts nicht verschlossen waren. Da durch derartige Nachlässigkeiten Einbrüche zweifellos begünstigt werden, ist es unbedingt erforderlich, Güterschuppen und sonstige Lagerräume, solange sie unbeaufsichtigt sind, verschlossen zu halten (vgl Vorbemerkungen Ziffer 25 GBV I).

Wir ersuchen, die Bediensteten (auch die Ablöser) erneut zu unterweisen und die einschlägigen Bestimmungen der GBV I von Zeit zu Zeit im Unterricht zu behandeln.

#### \*27 Verwendung von DRA-Wagen nach Schmalspurbahnen 7 Wg 2 Vwb (ABl 3. 9. 51.)

Vorgang: ABIVerf 359/1945

Wagen amerikanischen Ursprungs haben kleinere Raddurchmesser als die deutschen und anderen Wagen

der dem VWÜ/RIV angehörenden Eisenbahnverwaltungen. Beim Aufsatteln von DRA-Wagen auf die Rollschmel der Schmalspurbahnen Biberach (Riß)—Ochsenhausen und Schussenried—Riedlingen ergeben sich Schwierigkeiten, weil die Spurkränze der Räder nicht auf die Auflagefläche der Rollschmel zu sitzen kommen. Das ganze Wagengewicht wird daher ausschließlich von den beiden Königsstöcken des Rollschemelpaares getragen, wodurch diese überlastet werden. Zur Vermeidung von Unfällen dürfen daher DRA-Wagen nach Bahnhöfen der Schmalspurbahnen nicht verwendet werden.

## VII. Stoff- und Geräteangelegenheiten

#### 28 Verstärkte Einschränkung des Kohlen- und Koksverbrauchs 24 St 11 Stabk (ABl 3. 9. 1. 51.)

Bezug: ABIVerf 98/1055 vom 17. 11. 1950

Infolge weiterer Verschlechterung der Kohlenlage und noch stärkerer Kürzung der Kohlenzuteilung an die Deutsche Bundesbahn werden die Verbrauchsstellen von Werkkohlen, sowohl für Raumheizung als auch für sonstige Zwecke, erneut darauf hingewiesen, daß mit den bisher zugeteilten Mengen äußerst sparsam zu wirtschaften und der Kohlenverbrauch auf das unbedingt notwendige Maß einzuschränken ist. Besonders groß ist die Koksknappheit. Wie die häufigen neuen Koksanforderungen, trotz Eindeckung mit 50% und mehr der Jahreshöchst-Verbrauchsmenge, beweisen, wurde der Bezugs-Verf nicht überall die nötige Beachtung geschenkt und der Ernst der Kohlenlage noch immer nicht erkannt. Soweit sich heute übersehen läßt, wird es nicht möglich sein, auch bei Eintritt strenger und anhaltender Kälte, die genehmigten Jahreshöchstbedarfsmengen an Brennstoffen jeder Art mit mehr als 80% durch Lieferungen abzudecken. Die Dienststellen, deren Sammelheizungsanlagen für den Verbrauch an Koks eingerichtet sind, stellen sofort fest, welche Kohlenarten notfalls als Ersatz für Koks oder gemischt mit Koks in den Heizanlagen verfeuert werden können und fordern sie bei Bedarf an.

## VIII. Nachrichten

### Offene Dienstposten

(ABl 3. 9. 1. 51.)

1	2	3	4	5
Bezeichnung und Bewertung des Dienstpostens	zu besetzen auf	Wohnungsverhältnisse	Bewerbungsfrist an ED *)	Bemerkungen
Die nichttechnische A 6-Rate „Leiter der Transportgruppe, Sonderzugs- und Transportangelegenheiten allgemein“ beim Betriebsbüro der ED Karlsruhe — 3 P 40 —	sofort	—	24.1.1951	
Die Vorsteherstelle des Bf Stockach (Klasse II). — 3 P 40 —	sofort	Dienstwohnung: 3 Zimmer, 1 Küche nebst Zubehör sowie 220 qm Hausgarten	25.1.1951	
Die nichttechnische A 7-Rate „Zugleiter“ beim EBA Tübingen — 3 P 40 —	sofort	—	25.1.1951	
Oberlagermeisterposten beim Bw Offenburg — 4 H P 49 —	sofort	—	23.1.1951	
Wärterposten 22 der Höllentalbahn (Streckenläuferposten Hinterzarten-Hirschsprung) — 2 P 71 —	1.2.1951	bahneigene Mietwohnung, Küche, 3 Zimmer, Speicher und Keller ab 1. 1. 1951 bezugsfertig	25.1.1951	Bewerber müssen der Tauglichkeitsgruppe A entsprechen (Streckengang auf Gebirgsstrecke).
Bahnagentur Schmiechen — 2 P 71 —	1.2.1951	Küche, 4 Zimmer, 3 Kammern, 2 Dachkammern und 118 m <sup>2</sup> Hausgarten beziehbar	25.1.1951	Bewerber müssen der Tauglichkeitsgruppe A entsprechen. Vergütung: monatl. 309.— DM Familienbeihilfe täglich 5 Stunden.

\*) An Direktionsbüro, EB-Ausbesserungswerk oder vorgesetztes Amt jeweils 5 Tage früher. Bei Bewerbung um mehrere gleichzeitig ausgeschriebene Dienstposten ist für jeden Dienstposten ein besonderer Vordruck vorzulegen.

Druck: C. F. Müller, Buchdruckerei und Verlag GmbH., Karlsruhe i. B.