

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

18 (20.2.1951)



# Amtsblatt der Eisenbahndirektion Karlsruhe

Nr 18

Karlsruhe, den 20. Februar

1951



Ehre  
seinem Andenken

UNSER BERUFSKAMERAD

OTTO STAHL

Kraftwagenführer beim Kraftwagenbetriebswerk Freiburg (Brsg)

ist im Dienst tödlich verunglückt.

## Inhalts-Verzeichnis

147-156

### I. Verwaltungsangelegenheiten

- 147 Bewertung der Dienstposten der Kraftwagenbegleiter  
148 Gesundheitsfürsorge für die an und in unmittelbarer Nähe der Bettungsreinigungsmaschine „Matisa“ beschäftigten Bediensteten  
149 LTV § 25; Erholungsurlaub der Arbeiter

### II. Kassen- und Rechnungsangelegenheiten

- 150 DV 226; Prüfung von fremdem Personal zum Lokomotivführer, Triebwagenführer und dergl

### III. Betrieb und Fahrplan

- 151 Besatzungswagen und -abteile in den Reisezügen der franz. Zone

- 152 Einfahren von Verspätungen, hervorgerufen durch den Baudienst; h. i. La-Stellen

### IV. Verkehr

- 153 Angabe durchgehender Leitungswege für Frachtgutladungen im Verkehr mit der sowjetischen Besatzungszone  
154 Änderungsverfügung Nr 3 für Leitungs- und Ladevorschriften  
155 Güterwagendienst; hier: Wagendienstbuch  
156 Verlust von Schaffnerblankokarten

### VIII. Nachrichten

- Personalnachrichten  
Offene Dienstposten

## I. Verwaltungsangelegenheiten

- 147 Bewertung der Dienstposten der Kraftwagenbegleiter  
4 P 60 Pol 5 (ABl 18. 20. 2. 51.)

Gemäß Verfügung GDE Speyer vom 19. 1. 1951 — 3.302 Pwhp (Dpw) — können die Dienstposten der Begleiter im Güterkraftverkehr, die selbständig Güter annehmen, ausgeben und abfertigen, als Dienstposten für Ladeschaffner anerkannt werden.

In den Personalvorschriften — Menert, Band 3 § 80 Abschn. II — ist auf diese Verfügung hinzuweisen.

Wegen Neubewertung der hiernach in Betracht kommenden Dienstposten der Begleiter im Güterkraftverkehr ergeht besondere Verfügung.

Zusatz für die Dienststellen in Südbaden:

In der Sammlung der wichtigsten Laufbahnbestimmungen — Seite 49 Abschnitt II — ist auf diese Verfügung hinzuweisen.

- 148 Gesundheitsfürsorge für die an und in unmittelbarer Nähe der Bettungsreinigungsmaschine „Matisa“ beschäftigten Bediensteten

5 Ps 106 Uavf (ABl 18. 20. 2. 51.)

Beim Einsatz der Bettungsreinigungsmaschine „Matisa“ sind die Maschinenwärter und die in unmittelbarer Nähe arbeitenden Bediensteten — ähnlich wie bei der Gleisstopfmaschine „Matisa“ — außerordentlichem Lärm ausgesetzt. Für sie gelten daher die in ABlVerf 980/50 unter Ziffer 1 und 2 gegebenen Bestimmungen ebenfalls.

Bei ABlVerf 980/1950 ist auf diese Verfügung hinzuweisen.

- 149 LTV § 25; Erholungsurlaub der Arbeiter

2 P 70 Plt (ABl 18. 20. 2. 51.)

Wir geben nachstehend ergänzende Anordnungen der GDE und der HVB zu § 25 LTV bekannt:

1. Zu § 25 (1): Sofern die Wartezeit nach § 25 Abs 1 LTV erst im neuen Urlaubsjahr endet, haben wir



bis auf weiteres nicht dagegen einzuwenden, wenn der dem Arbeiter für das abgelaufene Urlaubsjahr zustehende anteilige Urlaub innerhalb eines Monats nach Ablauf der Wartezeit gewährt wird. Urlaubsentschädigung ist in diesen Fällen nicht zu zahlen. Sinngemäß ist zu verfahren, wenn die Wartezeit zwar noch im lfd. Urlaubsjahr endet, der Zeitraum vom Ende der Wartezeit bis zum 31. März jedoch kürzer ist als der dem Arbeiter zustehende anteilige Urlaub. (Aus Verf HVE Offenbach 11.112 Pltu v. 24. 8.1948.)

2. Zu § 25 (4) und (10): Bei der Schaffung der neuen Urlaubsbestimmung war der Grundgedanke maßgebend, daß der Urlaub der Erholung zu dienen hat. Es wurde deshalb in § 25 (10) bestimmt, daß der Urlaub in nicht mehr als 2 Teile zerlegt werden soll.

Um im weiteren eine einheitliche Anrechnung der Kalendertage auf den Erholungsurlaub für alle Arbeiter zu erreichen und um bei den Arbeitern, für die die DDV mindestens 1 Kalenderwoche gelten oder die mindestens 1 Kalenderwoche in der Hochseeschiffahrt beschäftigt sind, eine unterschiedliche Ausdehnung des Urlaubs durch dienstplanmäßige Ruhetage zu vermeiden, wurde im § 25 (4) LTV bestimmt, daß als Arbeitstage (= Urlaubstage) im Sinne der Urlaubsbestimmungen alle Tage mit Ausnahme der Sonn- und bezahlten Wochenfeiertage zu zählen sind. Dabei wurde noch zugestanden, daß dienstplanmäßige Ruhetage, die dem Urlaub unmittelbar vorausgehen oder folgen, auf diesen nicht anzurechnen sind.

Es wurde nun festgestellt, daß diese Bestimmung zu Mißbräuchen geführt hat, indem in Abweichung vom Urlaubsplan Kurzarbeit für Sonntage beantragt wird, an denen dienstplanmäßig eine Schicht zu leisten ist. Da Sonntage nicht als Urlaubstage gelten, verschaffen sich diese Arbeiter praktisch einen zusätzlichen Urlaubstag. Um diese Absicht weniger deutlich werden zu lassen, wird vielfach noch Urlaub für Sonnabend oder Montag oder für beide Tage beantragt. Eine solche unberechtigte Ausnutzung der Urlaubsbestimmung war von den Vertragsparteien nicht gewollt. Um sie künftig auszuschließen, wird folgendes angeordnet:

Die Bestimmung in § 25 (10) LTV, wonach der Urlaub in nicht mehr als in 2 Teile zerlegt werden soll, ist zu beachten. Für die aus besonderen dienstlichen oder persönlichen Gründen zugelassenen Ausnahmen von dieser Regel ist ein strenger Maßstab anzulegen. Anträge auf Erholungsurlaub von der im vorstehenden Absatz geschilderten Art sind abzulehnen. Legt ein Arbeiter dennoch aus besonderen persönlichen Gründen Wert auf Dienstbefreiung an einem Sonntag oder bezahlten Wochenfeiertag, an dem er planmäßig Dienst zu leisten hätte, so kann seinem Wunsche nur durch Tausch mit einem anderen Bediensteten oder — soweit dienstliche Interessen nicht entgegenstehen — durch Gewährung von Freizeit ohne Lohn entsprochen werden.

- (Aus Verf HVR Offenbach 11.112 Pltu v. 27. 4. 1949.)
3. Zu § 25 (8) a): Die nicht vollbeschäftigten Arbeiter erhalten bei einer wöchentlichen Arbeitszeit bis zu 12 Stunden jetzt 2 Tage Urlaub gegenüber bisher  $\frac{1}{4}$  des Vollurlaubs.

Soweit sich durch diese Änderung im Einzelfall eine Verschlechterung für die Arbeiter ergibt, sind wir damit einverstanden, daß sie erst mit Beginn des neuen Urlaubsjahres 1951/52 in Kraft tritt. (Aus Verf GDE 3.307 Pou vom 31. 1. 1951.)

Bei Ziff 49 und 50 der Einführungsverfügung der HVE Offenbach zum LTV ist auf die Ziffer 1 und 2 dieser Verf hinzuweisen.

## II. Kassen- u Rechnungsangelegenheiten

150 DV 226; Prüfung von fremdem Personal zum Lokomotivführer, Triebwagenführer und dergl

1 F 7 Krl (ABl 18. 20. 2. 51.)

Vorgang: GDE-Verf v. 9. 2. 1951 — 1 A.103 Krl 18 —

## Unser UNFALL Warndienst

### In 6 Wochen 3 Unfälle mit tödlichem Ausgang!

Im Jahre 1950 sind im Bezirk der Eisenbahndirektion Karlsruhe 4 Berufskameraden durch Arbeits-(Dienst-)Unfall ums Leben gekommen. In den ersten 6 Wochen des Jahres 1951 wurden bereits 3 Kollegen durch Arbeits-(Dienst-)Unfall getötet. Was der Verlust des Ernährers für die Familie bedeutet, vermag jeder selbst zu ermessen, dem das Wohl seiner Angehörigen am Herzen liegt. Wohin aber, Berufskameraden, soll das führen, wenn es nicht endlich gelingt, der Unfallhäufigkeit zu steuern?

Eisenbahner, der Du durch Deinen Beruf, mehr als andere, besonderen Gefahren ausgesetzt bist,

### Augen auf!

willst Du Dich und die Deinen vor Unglück und Not schützen! Hilf selbst mit, durch Aufmerksamkeit und Besonnenheit Unfälle zu verhüten!

5 Ps 73 Usu (ABl 18. 20. 2. 51.)



Als neuer § 8 a ist in die DV 226 aufzunehmen:  
„§ 8 a

Prüfung von fremdem Personal zum Lokomotivführer, Triebwagenführer und dergl

- Für die Abnahme von Eignungs- und Befähigungsprüfungen zum Lokomotivführer, Triebwagenführer und dergl sind zu erheben:
  - für den ersten Prüfling 25.— DM je Tag,
  - für jeden weiteren Prüfling 10.— DM je Tag.
- Neben diesen Vergütungen sind die im Zusammenhang mit der Prüfung entstehenden Fahr- und Reisekosten zu erheben (vgl § 2 Abs (4)).
- Werden die Prüfungen vom Bevollmächtigten für Bahnaufsicht im Rahmen einer übertragenen Aufsichtspflicht über private Eisenbahnen und Anschlußbahnen ausgeführt, so treten ggf anstelle der Vergütungen nach Absatz (1) die Gebührensätze der staatlichen Gebührenordnung.

Die neuen Bestimmungen und Sätze gelten ab 1. 2. 1951.

Die DV 226 ist unter Hinweis auf diese Verf handschriftlich zu ergänzen.

## III. Betrieb und Fahrplan

151 Besatzungswagen und -abteile in den Reisezügen der franz. Zone

33 Bfd 15 Bb Bes (ABl 18. 20. 2. 51.)

Die französische Besatzungsmacht (Division des Transports et PTT in Bad Neuenahr) hat auf den überwiegenden Teil der bisher freigehaltenen Wagen und Abteile in den Reisezügen verzichtet. Es sind in unserem Bezirk nur noch folgende Wagen bzw Abteile für die franz. Besatzung freizuhalten:

D 121/130 Lindau—Kehl und zurück  
1 BC 4 ü Umlauf 10921  
1 AB 4 ü Umlauf 4151



- D 161/170 Lindau—Kehl und zurück  
 1 AB 4 ü Umlauf 4157  
 1 BC 4 ü Umlauf 4158  
 1 AB 4 ü Umlauf 10920  
 1 C 4 ü Umlauf 10920 5 Abt
- D 171/172 Lindau—Köln und zurück  
 1 ABC 4 ü Umlauf 4166
- E 136 Basel—Waldshut  
 1 Abt. 2. Klasse
- P 3246 Karlsruhe—Offenburg  
 1 Abt. 2. Klasse u. 1 Abt.  
 3. Klasse im Umlauf 157

Alle übrigen bisher freigehaltenen Wagen und Abteile sind für den Zivilreiseverkehr freigegeben.

Die Neuregelung ist ab 11. 2. 1951 in Kraft getreten. Über die dadurch notwendigen Änderungen in der Zugbildung und Beschilderung wurden die in Frage kommenden Stellen bereits mit Verf 33 Bfp 15 Bb Bes vom 27. 1. 1951 unterrichtet.

Über die Benützung der freigehaltenen Wagen und Abteile wurde uns von der franz. Besatzungsmacht aus diesem Anlaß folgendes mitgeteilt:

„Die reservierten Wagen und Abteile dürfen natürlich von allen Angehörigen der Besatzungsmächte benutzt werden (Norweger, Dänen, Belgier, Luxemburger, Briten, Amerikaner, Franzosen und Sowjetrussen). Außerdem dürfen sie betreten werden von:

1. Dem deutschen oder ausländischen Dienstpersonal, in dessen Begleitung sich die Kinder der vorstehend genannten Angehörigen der Besatzungsmächte befinden.
2. Soweit es sich um internationale Züge handelt, von allen Reisenden, die aus dem Ausland kommen oder sich dorthin begeben, und zwar ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit.“

Das gesamte in Frage kommende Personal ist über diese Neuregelung eingehend zu unterrichten.

#### 152 Einfahren von Verspätungen, hervorgerufen durch den Baudienst; h. i. La-Stellen

30/21 M 15 Bfb (ABl 18. 20. 2. 51.)

Allgemein besteht beim Personal die Auffassung, daß der in Spalte 8 der La angegebene Fahrzeitverlust versäumt werden darf. Die Auffassung ist falsch und führte in letzter Zeit bei den schnellfahrenden Zügen zu erheblichen Fahrzeitenüberschreitungen, die künftig nicht ohne weiteres mehr hingenommen werden können. Bei der Aufstellung der Fahrpläne aller Zuggattungen wurde zu den planmäßigen Fahrzeiten ein Zuschlag für vorübergehende Langsamfahrstellen hinzugerechnet.

Nach dem Buchfahrplan beträgt z. B. die reine planmäßige Fahrzeit für einen schnellfahrenden Zug von K—Ba = 150 Min. Diese Fahrzeit setzt sich aus den folgenden Werten zusammen:

- |   |            |
|---|------------|
| a) rechnerische ermittelte Fahrzeit   | = 133 Min. |
| b) Fahrzeitenzuschlag zum Ausgleich der Leistungsunterschiede der Loks mit hohen u. niederen Bandagen sowie sonstigen betrieblichen Unregelmäßigkeiten (5‰) | = 7 Min.   |
| c) La-Zuschlag für vorübergehende Langsamfahrstellen (ermittelt u. festgesetzt für den Jahresfahrplan 1951/52)  | = 10 Min.  |

Das ergibt lt Buchfahrplan eine planmäßige Fahrzeit (ohne Halt auf den einzelnen Bahnhöfen) = 150 Min.

Dem Zug ist somit eine gesamte Fahrzeitenreserve von 17 Min. gegeben. Damit muß das Lokpersonal die erlittenen Fahrzeitverluste durch betriebliche Störungen und die La-Stellen bis zum Endbahnhof einfahren.

Die gesamte Fahrzeitreserve setzt zum Einfahren von Verspätungen aber weiter voraus:

1. daß jede betriebliche Störung besonders bei den schnellfahrenden Zügen künftig auf das nur mögliche Maß beschränkt wird,
2. die Abfertigung der Züge auf allen Bahnhöfen in den zugelassenen Grenzen durchgeführt wird, und
3. daß das Signalstutzen bei allen wichtigen Zügen unterbleibt.

Das in Frage kommende Personal wolle im Dienstunterricht immer wieder auf die Durchführung obiger Verfügung angehalten werden.

## IV. Verkehr

### 153 Angabe durchgehender Leitungswege für Frachtgutladungen im Verkehr mit der sowjetischen Besatzungszone

7 H V 13 Vgbl (ABl 18. 20. 2. 51.)

Vorgang: Änderungsverf. 15/1950

Nach einer Vereinbarung mit der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn in Berlin sind die Leitungswege für Frachtgutladungen nach Bestimmungsbahnhöfen in der sowjetischen Besatzungszone, einschl. Bahnhöfe im sowjetischen Sektor von Berlin, nunmehr durchgehend bis zu den Bestimmungsbahnhöfen in den Frachtbriefen und Hauptzetteln vorzuschreiben. Die Leitungstafeln nach den Bahnhöfen der sowjetischen Besatzungszone sind bereits erstellt.

B a w werden aber die Leitungsvorschriften für Frachtgutladungen nach der sowjetischen Zone nur an Bahnhöfe und Ga verteilt, bei denen regelmäßig Wagenladungen nach Bestimmungsbahnhöfen der sowjetischen Besatzungszone aufkommen.

Bahnhöfe und Ga, die nach diesen Grundsätzen für eine Ausrüstung mit Leitungstafeln für Frachtgutladungen in Frage kommen, melden dies sofort schriftlich dem vorgesetzten Va.

Die VÄ werden ersucht, die Meldungen zusammenzustellen und spätestens am 24. 2. 1951 an das Verkehrsbüro, AA V 13, abzusenden. **Frist!**

### 154 Änderungsverfügung Nr 3 für Leitungs- und Ladevorschriften

7 H V 11 Vgbl (ABl 18. 20. 2. 51.)

Änderungsverfügung Nr 3 wurde verteilt; Eingang überwachen.

### 155 Güterwagendienst; hier: Wagendienstbuch

7 Wg 3 Vwb (ABl 18. 20. 2. 51.)

Am 27. Januar 1951 wurde die Wdb 4/1951 über „Aufnahme des Interfrigo - Verkehrs durch die Deutsche Bundesbahn“ und am 14. Februar 1951 die Wdb 5/1951 über „A) Lademittel, hier Verwendung der Wagen decken, B) Überwachung der Rungen an R-Wagen“ an alle Ämter, Bf, Ga, Ega, Uvst, EAW, Bw, Bww und Bv der Privatbahnen abgesandt. Eingang überwachen und Wagendienstbuch ergänzen.

### 156 Verlust von Schaffnerblankokarten

9 A Vt 7 Vubp (ABl 18. 20. 2. 51.)

Vorgang: ABlVerf 123/1951

Die Blankofahrkarten wurden wieder aufgefunden.

## VIII. Nachrichten

### Personalnachrichten 3 P 10/P.51 a (ABl 18. 20. 2. 51.)

Übertragen:

der Posten eines Verkehrskontrolleure beim EVA Freiburg/Brsg dem Reichsbahnoberinspektor Rudolf Irmier in Freiburg/Brsg;



## Befördert:

zum Reichsbahndirektor Oberreichsbahnrat Viktor Schretzmann — Leiter der Personalabteilung — in Karlsruhe;

zum Reichsbahnrat die Reichsbahnamtänner Heinrich Tröndle, Hugo Werner, Anton Wolfarth in Karlsruhe, Oskar Angstmann in Lörrach;

zum Reichsbahnobersekretär die Reichsbahnsekretäre Richard Gröhler in Aldingen b/Spaichingen, Oskar Martin in Lenzkirch, Max Eble in Offenburg, Paul Häussler in Tuttlingen und Karl Reiner in Villingen/Schw.;

zum Oberwerkmeister der Werkmeister Benedikt Eberle in Lindau;

zum Oberlokomotivführer die Lokomotivführer Erwin Bayer in Lindau, Edwin Stämmer in Radolfzell, Wilhelm Schuh, Jgnaz Villringer in Singen/Hohentw. und Gottlieb Dölker, Eugen Lösch in Tübingen;

zum Reichsbahnsekretär die Reichsbahnassistenten Johannes Haimayer in Dusslingen, Ferdinand Gegenwarth, Karl Gnirß in Karlsruhe, Josef Romer in Laupheim, Wilhelm Glück in Reutlingen-Unterhausen und Reinhold Philipp in Sigmaringen;

zum Lokomotivführer die Reservelokomotivführer Ludwig Gutschera in Aulendorf, Albert Butz in Basel, Karl Lederle in Konstanz, Karl Bieser, Richard Hoer, Ludwig Kempf, Karl Sauer, Karl Wörner in Offenburg, Emil Amann in Radolfzell und Karl Oswald, Wilhelm Raidt in Tübingen;

zum Obersteuermann der Steuermann Walter Scholler in Konstanz;

zum Fernmeldewerkmeister der Fernmeldewerkführer Augustin Traub in Karlsruhe;

zum Signalwerkmeister der Signalwerkführer Julius Roschmann in Stühlingen;

zum Werkmeister der Werkführer Josef Birkle in Freiburg/Brsg.;

zum Oberrottenmeister der Rottenmeister Friedrich Finkbeiner in Freudenstadt;

zum Oberzugführer die Zugführer Josef Burgmaier in Aulendorf, Hermann Brugger, Josef Bumler in Konstanz, Wendelin Benz in Rottweil;

zum Zugführer der Zugschaffner Albert Suhm in Offenburg;

zum Reichsbahnassistent die Reichsbahnbetriebswarte Hermann Schneider in Kehl, Wilhelm Wild

in Marstetten-Aitrach, Karl Freudenmann in Tübingen; zum Oberlokomotivheizer die Lokomotivheizer Franz Welte in Aulendorf, Eugén Reutter in Freudenstadt, Anton Vogel in Rottweil und Wilhelm Lauer in Tübingen;

zum Rottenmeister die Rottenführer Josef Gunkel, Ludwig Hensler in Engen, Leo Ritter in Hüfingen, Johann Maier in Markdorf, Hermann Ritzmann in Neuhausen und Otto Haß in Offenburg;

zum Rangiermeister die Rangieraufseher Hugo Müller, Karl Rundel in Friedrichshafen;

## Planmäßig angestellt:

als Werkführer für Druckerei der Werkführer-Anwärter für Druckerei Wilhelm Schmitt in Karlsruhe;

als Reichsbahnbetriebswarte die Eisenbahngelhilfen Wilhelm Hohwieler in Freiburg/Brsg., Wilhelm Rominger in Herten, Max Döbler in Neustadt/Schw. und Hermann Maier in Waldshut; ferner die Bp-Bediensteten Matthäus Siebenrock in Friedrichshafen, Gottfried Klettenheimer in Karlsruhe, Otto Vollmer in Offenburg;

als Kraftwagenführer der Kraftfahrer Emil Gerhardt in Karlsruhe;

als Lokomotivheizer der Lokomotivheizer-Anwärter Lukas Seifried in Villingen/Schw.;

als Zugschaffner der Zugschaffner-Anwärter Josef Hall in Villingen/Schw.;

als Bahnhofsschaffner die Bahnhofsschaffner-Anwärter Josef Dreher in Freiburg/Brsg., Valentin Mainka in Müllheim Baden, Karl Hornung in Reutlingen;

als Ladeschaffner die Ladeschaffner-Anwärter Hermann Döbele in Basel, Albert Schmid in Friedrichshafen, Ferdinand Maier in Konstanz;

als Rangieraufseher die Rangieraufseher-Anwärter Mathias Fink in Basel, Georg Burger in Freiburg/Brsg., Ludwig Körner in Kehl, Karl Feger in Offenburg;

## Außerplanmäßig angestellt:

als ap Reichsbahninspektor die Reichsbahninspektoren-Anwärter Franz Gegier in Aulendorf, Gerhard Grunwald in Baden-Oos, Lothar Günter in Basel, Karl Davieds in Donaueschingen, Werner Rausch in Freudenstadt, Norbert Barth in Kehl, Maximilian Ott in Laupheim, Hermann Stocker in Lindau, Kurt Ruscher in Rastatt, Josef Ochs in Schopfheim, Klaus Rose in Singen/HtWl., Bertold Gorenflo in Zell i. W.

## Offene Dienstposten

(Abl 18. 20. 2. 51.)

| 1  | 2               | 3  | 4                        | 5   |
|--|-----------------|--|--------------------------|---|
| Bezeichnung und Bewertung des Dienstpostens  | zu besetzen auf | Wohnungsverhältnisse   | Bewerbungsfrist an ED *) | Bemerkungen   |
| Weichenwärterposten beim Bahnhof Heitersheim — EBA Freiburg/Brsg —<br>— 3 H P 43 — | sofort          | Wohnung bestehend aus 3 Zimmer, Küche u Zubehör, kann erst nach Freiwerden bezogen werden. Stall u Hausgarten vorhanden. | 8.3.1951                 | Bewerber muß im Fahr- und Abfertigungsdienst ausgebildet sein.                          |
| Vorsteherstelle der Bm 1 Rottweil — technische A 6-Rate —<br>— 4 H P 47 —          | sofort          | 1 Küche, 4 Zimmer, 1 Kammer, 360 qm Hausgarten, nach Wegzug des bisherigen Wohnungsinhabers beziehbar.                   | 6.3.1951                 | Der Bewerber muß u. a. auch mit der Unterhaltung elektrischer Stellwerke vertraut sein. |
| Oberrottenmeisterposten bei der Bm Sigmaringen — 4 H P 49 —                        | 1.4.1951        | 3 Zimmer, 1 Mansarde, Küche und Zubehör; erst nach Wegzug des bisherigen Posteninhabers beziehbar.                       | 10.3.1951                |   |

\*) 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. Möller, Buchdruckerei und Verlag G.m.b.H., Karlsruhe