

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtsblatt der Eisenbahndirektion, Karlsruhe. 1946-1953 1951

42 (11.5.1951)

Amtsblatt der Eisenbahndirektion Karlsruhe

Nr 42

Karlsruhe, den 11. Mai

1951

Inhalts-Verzeichnis

400-402

III. Betrieb und Fahrplan

- 400 Neuausgabe der Fahrdienstvorschriften (DV 408),
Einführungsverfügung
401 Betriebsleistungsermittlung; hier: Ermittlung der
Bruttotonnen für die Post

402 Militärpost für Besatzung

VIII. Nachrichten

Offene Dienstposten

III. Betrieb und Fahrplan

- 400 Neuausgabe der Fahrdienstvorschriften (DV 408),
Einführungsverfügung

31 B 7 Bavf (ABl 42. 11. 5. 51.)

A) Wesentliche Änderungen der neuen FV gegenüber der seitherigen Ausgabe

1. Der Begriff „durchgehende Bremse“ ist
durch die Bezeichnung „Druckluftbremse“ ersetzt.
2. Die Sonderbestimmungen für DRA-Wagen
(Güterwagen amerikanischer Bauart) sind bei den be-
treffenden §§ der FV mit aufgenommen.

1. Abschnitt der FV Allgemeines

3. § 5 (9):

Die Bestimmungen über die Rangordnung der
Züge sind dem bereits im Verfügungswege geänderten
Stand angepaßt.

2. Abschnitt der FV

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

4. § 24 (4):

Güterzüge, deren Abfahrtszeiten nicht veröffentlicht
sind, dürfen unter Berücksichtigung der näheren Be-
stimmungen bis zu 60 Minuten vor den planmäßi-
gen Zeit ab- oder durchgelassen werden.

5. § 24 (15):

Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal muß
planmäßig durchfahrenden Zügen Durchfahrauftrag
mit Zp 9 gegeben werden. Im Fahrplan der Züge ist
bei den betreffenden Bahnhöfen ein „H“ vorzuschrei-
ben. (Das „H“ bedeutet: Halt, wenn nicht Zp 9 gegeben
wird.)

6. § 25 (6):

Dauert der außerplanmäßige Aufenthalt
eines Zuges vsl länger als 10 Minuten, so ist hiervon
das Lokpersonal so frühzeitig wie möglich zu ver-
ständigen.

7. § 27 (2) e):

Auch Züge mit mehr als 55 km/h, aber höchstens
60 km/h Höchstgeschwindigkeit, die beim Abwei-
chen von der Bahnhofsfahrordnung an-
stelle Hp 1 das Signal Hp 2 erhalten, brauchen am
Einfahrtsignal nicht gestellt zu werden, wenn dieses
auf mindestens 400 m sichtbar ist (Bahnhofsbuch).

8. § 31 (16):

Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten
beträgt 30 km/h.

9. § 33 (6):

Wird die planmäßige Aufenthaltszeit
vs1 um mehr als 10 Minuten überschritten, so
ist hiervon das Lokpersonal so frühzeitig wie möglich
zu verständigen.

10. § 34:

Die Meldungen von Zugverspätungen
sind neu geregelt. Ein Bahnhof, der bei Verspätung
eines Zuges Anordnungen treffen muß, hat sich, ohne
eine Verspätungsmeldung abzuwarten, nach dem Lauf
des Zugs zu erkundigen. Im allgemeinen werden nur
Verspätungen von Reisezügen sowie von Güter- und
Dienstzügen mit Beförderung von Reisenden gemeldet.

11. § 35 (5):

Die Kreuzungsverlegung erfolgt fern-
mündlich.

3. Abschnitt der FV Zugfahrdienst (seither Zugförderung)

12. § 44 (2):

Abgesehen vom Störfall (§ 60 (7)) dürfen Rei-
sende nur in Wagen untergebracht werden, die an
die Druckluftbremse angeschlossen sind. Wenn die
Wagen nicht selbst eine wirkende Druckluftbremse
haben, muß ihnen mindestens noch ein Wagen mit
solcher Bremse folgen.

13. § 50 (2):

Der Lokführer eines Zuges, der bis 10 Minuten
vor Plan ab- oder durchgelassen worden ist, hat
seine Fahrzeit so einzurichten, daß er auf den Betriebs-
stellen nicht früher als 10 Minuten vor Plan eintrifft.
Der Lokführer eines Zuges, der mehr als 10 Mi-
nuten vor Plan ab- oder durchgelassen worden ist,
darf die planmäßige Fahrzeit nicht unterschreiten.

14. § 53 (9)–(12):

Die Bestimmungen über das Verhalten des
Lokführers gegenüber den Signalen bei der Ein-
und Durchfahrt der Züge sind neu gefaßt. Auf Bahn-
höfen ohne Ausfahrtsignale darf ein Zug nur durch-
fahren, wenn im Fahrplan ein „H“ vorgeschrieben ist
und Durchfahrauftrag mit Zp 9 gegeben wird.

15. § 60 (6)–(9):

Die Bestimmungen, wie beim Unbrauchbar-
werden der Druckluftbremse oder beim
unvorhergesehenen Ausfall von Bremsgewicht
zu verfahren ist, waren seither in den FV und in den
Vorbemerkungen Teil A zum Buchfahrplan verteilt.
Sie sind jetzt in § 60 (6)–(9) zusammengefaßt und ge-
ändert. Die bisherige Bestimmung in § 89 (6), wonach
bei der Bildung eines luftgebremsten Zuges für den
Störfall eine bestimmte Anzahl von Brems-
hundertsteln an Handbremsgewicht vorhanden sein
mußte, ist in den neuen FV weggefallen.

6. Abschnitt der FV Bilden der Züge

16. §§ 89–92:

Die Bestimmungen dieser §§ sind völ-
lig neu gegliedert und wesentlich ge-
ändert.

17. § 89 (5):

Größere maßgebende Neigungen als 1:40 (25%) werden im Fahrplan durch 3 Sägelinien gekennzeichnet.

18. § 89 (9):

Maßgebende Bremsleistung werden in den Fahrplänen nicht mehr vorgeschrieben (nur noch Mindestbremsleistung).

19. § 91 (2):

Reisezüge müssen unabhängig von der Geschwindigkeit in Bremsart I gefahren werden. Ein Reisezug darf daher künftig nicht mehr als 130 t der Bremsart II oder ohne wirkende Bremse mitführen (siehe Ziff 20).

20. § 91 (4):

Züge der Bremsart I müssen in der wirksamsten Bremsstellung (SS, S oder P) gefahren werden. In einen Zug der Stellung SS dürfen bis zu 3 Wagen der Stellung S, in einen Zug der Stellung S bis zu 3 Wagen der Stellung P eingestellt werden. Bei einem Reisezug der Stellung P dürfen bis zu 130 t Bremsart II oder ohne wirkende Bremse eingestellt werden.

21. § 91 (9):

Ohne Rücksicht auf die maßgebende Neigung der zu befahrenden Strecke muß der letzte oder vorletzte Wagen eines Zuges eine wirkende Bremse (Schlußbremse) haben.

22. § 92 (4):

Die bisherige Bestimmung in § 90 (10), daß Güterzüge, die regelmäßig zur Beförderung von Reisenden dienen, hinsichtlich der Zugstärke wie Reisezüge zu behandeln sind, ist weggefallen.

23. § 94 (3):

Die Geschwindigkeit, von der ab Reisezüge nur aus Drehgestellwagen gebildet sein dürfen, ist auf 90 km/h erhöht.

24. §§ 94 (4) und 97 (2):

Güterwagen mit dem Zeichen **S** und ausnahmsweise auch Güterwagen mit dem Nebenzeichen „s“ dürfen in Reise- und Güterzüge bis 100 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden, wenn ihre letzte Untersuchung nicht länger als 1½ Jahre zurückliegt. Wenn jedoch die letzte Untersuchung solcher Güterwagen länger als 1½ Jahre zurückliegt, dürfen sie in Reisezüge bis 85 km/h, in Güterzüge aber nur bis 75 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden. Beladene O-, Om- und Omm-Wagen dürfen nur noch in Reise- und Güterzüge bis 65 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden.

7. Abschnitt der FV**Kleinwagenfahrten****25. § 102 (2) und (6):**

Das Abmelden der Kleinwagenfahrten ist weggefallen. Die Vereinbarung gilt als Annahme. Dementsprechend ändern sich auch die Einträge im Zugmeldebuch.

Anlagen zur FV**26. Anlage 2:**

Das Muster des Buchfahrplans und die Anmerkungen sind geändert. Aus Papierersparnisgründen wird künftig in der Regel die Listenform des Buchfahrplans (Muster 2) verwendet. Die ständigen örtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen des seitherigen AzFV Abschnitt 21 und die verkürzten Vorsignalabstände werden in die Spalten 2 und 3 des Buchfahrplans aufgenommen.

27. Anlage 18:

Die „Grundsätze für die Behandlung von Schienenbrüchen“ (bauliche und betriebliche Maßnahmen) sind als Anlage 18 neu aufgenommen.

28. Anlage 19:

Die „Grundsätze für die nur mit einem Zugführer (ohne Zugsicherer) besetzten Güterzüge“ sind als Anlage 19 neu aufgenommen. Nach diesen Richtlinien dürfen jetzt einmännig besetzte Güterzüge auch über 120 Achsen bis zu der auf

der betreffenden Strecke zugelassenen Höchstachsenzahl stark sein.

B) Berichtigungen zur neuen FV**1. Seite 74 — § 25 (7):**

Im letzten Absatz (Kleindruck) 2. Zeile ist das Wort „Ausfahrtsignal“ zu ändern in „Ausfahrsvorsignal“.

2. Seite 101 — § 35 (10):

Im letzten Satz sind die Worte „das Fernschreiben für die Kreuzungsverlegung“ zu ersetzen durch „die Meldung nach (5)“.

3. Seite 180 — § 87 (5):

In der zweitletzten Zeile muß es statt „Wachachsen“ richtig heißen „Wagenachsen“.

4. Seite 182 — § 88 (1) e):

In der zweitletzten Zeile muß es statt „Güterwagen“ richtig heißen „Güterzügen“.

C) Anhang zu den Fahrdienstvorschriften und zum Signalbuch

Der AzFV wird bei der ED Karlsruhe versuchsweise mit dem Buchfahrplan vereinigt. Am Schluß eines jeden Fahrplanheftes werden nur die Strecken des AzFV aufgenommen, für die der Buchfahrplan gilt. Die Angaben für jede Strecke sind listenweise zusammengefaßt und nach Richtungen getrennt. Die Beleuchtungszeiten sind auf der letzten Seite enthalten.

Die Vorbemerkungen zum AzFV werden als loses Blatt zum Einlegen in die Vorbemerkungen Teil A zum Buchfahrplan (DV 408 51) herausgegeben.

Bei den übrigen EDen erscheint der AzFV wiederum als besonderes Heft; jedoch ebenfalls in der neuen Listenform.

Das seitherige Hauptheft des AzFV der ED Karlsruhe (DV Kar 408 a) tritt am 19. Mai dJ mit Ausnahme des Abschnitts 5 (Vergleichstafeln) außer Kraft. Der Abschnitt 5 ist bis zum Erscheinen der „Übersicht über die Leistungsfähigkeit und Verwendbarkeit der Triebfahrzeuge (DV Kar 940)“ vorläufig weiterhin gültig.

Das seitherige Sonderheft Abschnitt 21 des AzFV — Örtlich zulässige Geschwindigkeiten — (DV Kar 408 b) wird am 19. Mai dJ ungültig, da die ständigen Geschwindigkeitsbeschränkungen und die verkürzten Vorsignalabstände künftig in die Spalten 2 und 3 der Buchfahrpläne aufgenommen sind.

D) Bahnhofsbuchvorschrift

Die durch die Neuausgabe der FV bedingten Änderungen der Bahnhofsbuchvorschrift werden durch Berichtigungsblatt bekanntgegeben.

E) Sammlung betrieblicher Vorschriften

Im Zusammenhang mit der Neuausgabe der FV wird auch die SbV der ED Karlsruhe in Kürze neu herausgegeben. Bis zum Erscheinen der neuen SbV gilt die jetzige Ausgabe weiterhin. Es sind jedoch folgende Berichtigungen durchzuführen:

1. Mit allen Angaben sind zu streichen

die Absätze A 1 Nr 6, A 1 Nr 7, A 2 Nr 3, A 2 Nr 5 a, A 2 Nr 9, A 2 Nr 29 a, A 2 Nr 31, A 3 Nr 9, A 3 Nr 25, A 3 Nr 26, A 4 Nr 3 a, A 5 Nr 1 a, A 6 Nr 4, A 6 Nr 7, A 6 Nr 7 a, A 6 Nr 8 a, A 6 Nr 9, A 6 Nr 9 a, A 6 Nr 10, A 6 Nr 10 a, A 6 Nr 10 b.

2. Seite 42 — A 2 Nr 39:

Im Randvermerk ist „Zu FV § 34 (1)“ zu ändern in „Zu FV § 34 (2)“.

3. Seite 44 — A 2 Nr 39:

Die Ziffer 2 (Hauptanschlußbahnhöfe) ist mit allen Angaben zu streichen.

4. Seite 49 — A 3 Nr 8:

Die Ziffer 3 ist mit dem ganzen Satz zu streichen.

5. Seite 73 — A 6 Nr 10 c:

Im Randvermerk ist „Zu FV § 91 (8) und (9)“ zu ändern in „Zu FV § 90 (5)“.

Die Beilagen zur SbV werden vorläufig in ihrer jetzigen Form beibehalten. Sie werden gelegentlich berichtigt.

F) Zusätzliche Anordnungen zur neuen FV

1. **FV § 5 (3):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 937/1950 betr Nummerung der Sondergüterzüge für die Besatzungsmacht sowie ABIVerf 1027/1950 betr Zug- und Plannummer bei Sonderzügen.
2. **FV § 8 (3):**
Der ablösende Beamte hat vor Dienstantritt die Befehlsbücher usw einzusehen. Eine schriftliche Bestätigung der Einsichtnahme durch Unterschrift wird im Bereich der ED Karlsruhe auch weiterhin nicht gefordert.
3. **FV § 9 (4):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 404/1950 betr Tafeln zur Verständigung des Zugpersonals über den Grund des Haltens oder Stutzens vor Signal Hp O.
4. **FV § 10:**
Es gilt ABIVerf 356/1951 betr schriftliche Unterweisung der Militärtransporte über die besonderen Gefahren auf elektrisch betriebenen Strecken.
5. **FV § 10 (5):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 485/1949 betr Ausfertigung des Vorsichtsbefehls.
6. **FV §§ 22 (22) und 53:**
Es gilt weiterhin ABIVerf 345/1949 betr Vorbeifahrt an Signalen, die für die Gegenrichtung „Fahrt frei“ zeigen.
7. **FV § 24 (3):**
Reisezüge dürfen auf Betriebsstellen, die sie planmäßig durchfahren, auch weiterhin bis zu 3 Minuten vor Plan durchgelassen werden (vgl FV § 50 (2) 3).
8. **FV § 33 (5):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 1012/1950 betr Ein- und Ausladen von Post bei Reisezügen.
9. **FV § 34 (9):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 1012/1950 betr Bekanntgabe der Verspätungen von Reisezügen.
10. **FV § 39 (2) und (3):**
Es gelten weiterhin ABIVerf 1115/1950 betr Besetzung der elektrischen Lokomotiven sowie ABIVerf 69/1951 betr Ausnutzung einzeln fahrender elektrischer Lokomotiven.
11. **FV § 39 (4) und (5):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 201/1949 betr Besetzung der Triebwagen ohne Anhänger, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen.
12. **FV § 47 (8):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 121/1950 betr Führung des Wagenzettels, hier Angabe des Eigentumsmerkmals bei Güterwagen.
13. **FV § 48:**
Es gilt weiterhin ABIVerf 235/1950 betr Verwendung von Kugelschreibern bei der Führung des Fahrtberichts.
14. **FV § 48 (4):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 333/1949 betr Fahrtberichtsführung bei Pendelzügen.
15. **FV § 48 (8):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 476/1948 betr Führung des Fahrtberichts, hier Unterschrift des Aufsichtsbeamten.
16. **FV § 49:**
Es gilt weiterhin ABIVerf 233/1950 betr Abfahrt der Züge.
17. **FV § 52 (1):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 142/1951 betr Behandlung der Meldekarten bei Schrankenunregelmäßigkeiten.
18. **FV § 63:**
Es gilt weiterhin ABIVerf 853/1950 betr Wagen mit Flachstellen.
19. **FV § 68 (2):**
Es ist weiterhin sinngemäß nach ABIVerf 609/1949 betr Einlegen von Sonderzügen durch die Zugleitungen zu verfahren.
20. **FV § 73:**
Bis zum Erscheinen der „Übersicht über die Leistungsfähigkeit und Verwendbarkeit der Triebfahr-

zeuge (DV Kar 940)“ haben die maschinentechnischen Stellen weiterhin § 73 der seitherigen Ausgabe der FV zu beachten.

21. **FV § 84 (15):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 1115/1950 betr Besetzung der elektrischen Lokomotiven.
22. **FV § 87 (10) und Anlage 27:**
Es gilt weiterhin ABIVerf 222/1951 betr Wagen mit leicht feuerfangender Ladung.
23. **FV § 88 (1) c):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 15/1949 betr Verwendung von französischen und belgischen Güterwagen mit 2,7 m Achsstand.
24. **FV § 88 (1) e):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 271/1950 betr Beförderung von belgischen Drehgestellwagen mit einem Achsstand von weniger als 1,50 m.
25. **FV § 88 (1) g) und i):**
Wagen ohne Bremse mit Hartgußrädern oder Stahlrädern, deren Radkörper und Reifen aus einem Stück gegossen sind, sowie Wagen, die durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen — wo reine Güterzüge nicht verkehren — in die Gmp eingestellt werden.
26. **FV § 91 (6):**
Es gilt weiterhin ABIVerf 237/1949 betr Abschalten der Druckluftbremse an 4-achsigen DRA-Wagen.
27. **FV § 94 (4):**
Bundesbahn-Güterwagen der G- und V-Gruppe ohne das Nebenzeichen „s“ mit Tonnendach und 4,5 m Achsstand, deren Untersuchungsfrist nicht länger als 2 Jahre zurückliegt, dürfen auch weiterhin — abweichend von FV § 94 (4) — in Reisezüge bis 85 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden.
Im übrigen gilt weiterhin auch ABIVerf 1100/1950 betr Einstellen von Güterwagen in Schnellzüge, für die im Buchfahrplan für den Verspätungsfall eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugelassen ist.
28. **FV Anlage 27:**
Es gilt weiterhin ABIVerf 626/1949 betr Vorschriften für das Befördern sprenggefährlicher Gegenstände.
29. In den neuen FV sind die Muster für verschiedene Vordrucke geringfügig geändert, die alten Vordrucke dürfen jedoch aufgebraucht werden.

G) Sonstiges

Alle früheren ABIVerf, die sich auf die FV bezogen, vorstehend aber nicht aufgeführt wurden, sind nach dem 19. Mai dJ hinfällig.

Das Merkblatt „Rangordnung der Züge“ ist wegzulegen.

Der „Anhalt für die Prüfung des Betriebsdienstes durch den Dienststellenleiter“ (Umdruckverf 31 B 7 Bs vom 12. 7. 1947) wird gelegentlich überarbeitet und neu herausgegeben.

401 Betriebsleistungsermittlung; hier: Ermittlung der Bruttotonnen für die Post

31 B 50 Büz (ABl 42. 11. 5. 51.)

Für die Zeit vom 20. Mai bis 9. Juni 1951 (21., 22. und 23. Woche) findet eine Ermittlung der Bruttotonnenkilometer

- a) der posteigenen Wagen
- b) der bahneigenen Wagen für die Post

je für sich statt. Zu diesem Zweck sind die Bruttotonnen dieser Wagen getrennt in der Spalte 32 „Bemerkungen“ des Zugdienstzettels einzutragen. Um die Unterscheidung der posteigenen und bahneigenen Postwagen vornehmen zu können, sind die Bruttotonnen der bahneigenen Wagen in Klammern zu setzen. Wenn in den Spalten 22 und 23 des Zugdienstzettels Achsen für die Post nachgewiesen sind, muß in der Spalte 32 das entsprechende Bruttotonnengewicht je nach bahneigenen und posteigenen Wagen vermerkt sein.

Auf eine genaue Erfassung der Bruttotonnen für die Post wird großer Wert gelegt. Das Eigengewicht der Wagen für die Post ist aus der Wagenanschrift zu er-

sehen. Bei bundesbahneigenen Wagen mit benutztem Postabteil oder bei Beförderung von Postgut in größeren Mengen in Gepäckwagen (vgl. VBL, Abschnitt II, § 7 (16), letzter Absatz), ist das Eigengewicht des Wagens anteilmäßig nach der Achszahl zu erfassen. Beispiel: Wenn bei einem 2-achsigen Wagen 1 Achse für die Post nachzuweisen ist, wird die Hälfte des Eigengewichts der Post angerechnet, bei einem 4-achsigen Wagen ein Viertel des Eigengewichts. Als Gewicht der Postladung ist bei Post- und Postbeiwagen das in den FV § 47 (11) angegebene Durchschnittsgewicht (4 t je Wagen) zu Grunde zu legen, sofern das genaue Gewicht nicht durch Erfragen bei begleitenden Postbeamten festgestellt werden kann. Bei benutztem

Postabteil ist als verladenes Gewicht eine Tonne anzunehmen.

Das beteiligte Personal ist eingehend zu belehren. Die Zugdienstzetteleinsendebahnhöfe haben in dieser Zeit ihr besonderes Augenmerk auf die Eintragung in Spalte 32 zu richten. Erforderlichenfalls sind die Bruttotonnen nachzutragen.

402 Militärpost für Besatzung

33 Bfp 15 Bb Bes (ABl 42. 11. 5. 51.)

Ab 20. Mai 1951 (Fahrplanwechsel) sind für die franz. Militärpost in folgenden Zügen Gepäck- oder Postwagen oder Abteile vorzuhalten:

freizuhaltende Wagen oder Abteile	von	bis	Zug Nr.
1 Post 4ü	Offenburg	Kehl (Paris)	D 161/16
"	(Paris) Kehl	Offenburg	5/D 170
1 Post 4ü	Kehl	Lindau	D 170
"	Lindau	Kehl	D 161
1 Pw 4ü	Offenburg	Koblenz	D 753
"	Koblenz	Offenburg	D 754
1/4 Pw	Offenburg	Rastatt	P 3237
"	Rastatt	Baden-Oos	
		Offenburg	D 270/156
1/4 Pw	Offenburg	Müllheim	E 853/P 892
"	Müllheim	Offenburg	E 309
1/4 Pw	Offenburg	Müllheim	P 900/894
"	Müllheim	Offenburg	D 475
1 Abt. 3. Kl.	Tübingen	Villingen	P 2818
1 Abt. 3. Kl.	Tübingen	Horb—Villingen	E 567/592/P 2868
1 Abt. 3. Kl.	Hausach	Tübingen	P 3845/2817
1 Abt. 3. Kl.	Immendingen	Sigmaringen	P 3423
desgl.	Sigmaringen	Immendingen	P 3420
1 Abt. 3. Kl.	Immendingen	Sigmaringen	P 3465
desgl.	Sigmaringen	Immendingen	P 3406
1 Abt. 3. Kl.	Radolfzell	Konstanz	P 1444
desgl.	Konstanz	Radolfzell	E 690
1 Abt. 3. Kl.	Radolfzell	Konstanz	P 1456
desgl.	Konstanz	Radolfzell	E 261

Es ist unbedingt sicherzustellen, daß die Militärpostumläufe bis zum Fahrplanwechsel vorbereitet werden.

Die Bahnhöfe prüfen, ob die in vorstehendem Verzeichnis aufgeführten Militärpostumläufe mit der Wirklichkeit übereinstimmen.

Unstimmigkeiten sind bis 1. Juni 1951 hierher zu melden.

Fehlanzeige nicht erforderlich.

Änderungen gegenüber vorstehendem Plan sind ausschließlich dem Beauftragten der Militärpost in Speyer vorbehalten. Sollten durch die Besatzung künftig weitere Forderungen auf Einrichtung von Postwagen oder Einzelabteilen gestellt werden oder jetzt bestehende Kurse entfallen, ist uns sofort zu berichten, da die Leistungen durch die franz. Militärpost bezahlt werden.

VIII. Nachrichten

Offene Dienstposten

(ABl 42. 11. 5. 51.)

Bezeichnung und Bewertung des Dienstpostens	zu besetzen auf	Wohnungsverhältnisse	Bewerbungsfrist an ED *)	Bemerkungen
Die nichttechnische A 7-Rate „Betriebsüberwachung“ beim Bahnhof Basel Bad Rbf — 3 P 40 —	sofort	—	24.5.1951	
Die nichttechn. A 7-Rate — Bp 4 — „Bearbeitung aller Straffälle aus den Bezirken der Bkp-Stellen Tübingen, Friedrichshafen nebst Außenstelle Singen (Htw)“ beim Präsidialbüro der ED Karlsruhe — 3 P 40 —	demnächst	—	25.5.1951	
Die Vorsteherstelle der Ga Singen/Hohentwiel (Klasse I b) — 3 P 40 —	1.10.1951	—	1.6.1951	

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