

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtsblatt der Eisenbahndirektion, Karlsruhe. 1946-1953 1951

78 (29.8.1951)

Amtsblatt der Eisenbahndirektion Karlsruhe

Nr 78

Karlsruhe, den 29. August

1951

Inhalts-Verzeichnis

728

VI. Maschinen- und Werkstättenangelegenheiten

728 Umnummerung und Umzeichnung der Güterwagen, Dienstgüterwagen und Bahndienstwagen der DB sowie der bei ihr eingestellten Privatgüterwagen

VIII. Nachrichten

Außerordentliche Belohnung
Bundesbahn-Versicherungsanstalt Bezirksleitung Karlsruhe; Altersheim für Arbeitsinvaliden der Bundesbahn
Personalnachrichten

VI. Maschinen- u Werkstättenangelegenheiten

728 Umnummerung und Umzeichnung der Güterwagen, Dienstgüterwagen und Bahndienstwagen der DB sowie der bei ihr eingestellten Privatgüterwagen

22 M 20 Fkwg-Umz (ABl 78. 29. 8. 51.)

Bezug: Entspringt der HVB-Verf 22.223 Fkwg 77 vom 2. Mai 1951

Mit der Kennzeichnung von 50 000 Güterwagen für den EUROP-Park (Gemeinschaftspark der SNCF und der DB) wird auch bei den übrigen Güter-, Dienstgüter- und Bahndienstwagen der DB sowie bei allen bei der DB eingestellten Privatgüterwagen das bisherige Eigentumsmerkmal „DR“ in „DB“ geändert.

Außerdem hat es sich als notwendig erwiesen, den gesamten Güterwagenpark der DB neu zu nummern. Unter Wegfall der Gattungsbezirke, jedoch unter Beibehaltung der Gattungszeichen wird ein neues Nummernsystem eingeführt.

Geändert werden demgemäß die Anschriften an allen Wagen mit dem jetzigen Eigentumsmerkmal:

DR, DR — A, DR (Ö), DR (RU), DR (TÖ) oder DR (TS) und dem Zonenzeichen:

Brit — US — Zone oder Zone Fr.

An fremden Wagen mit dem Zeichen (→ DR) und dem Zonenkennzeichen Brit-US-Zone oder Zone Fr wird das Zonenkennzeichen gelöscht und das Eigentumsmerkmal (→ DR) in (→ DB) unter Beibehaltung der sonstigen Anschriften geändert:

Bei Bundesbahneigenen losen Wagenbestandteilen ist das bisherige Eigentumsmerkmal „DR“, sofern es nicht eingepreßt ist, gleichzeitig in „DB“ umzuändern.

Nicht geändert werden die Anschriften an:

Wagen mit dem Kennzeichen DR (PL) (Polen) und Wagen der US-Army mit dem Kennzeichen USA-X.

Für die Änderung der Anschriften an Reisezugwagen, Privatgüterwagen und DR-A-Kesselwagen werden besondere Anweisungen gegeben. Für neue Anschriften an Lademitteln, Kleinbehältern und sonstigen Geräten ergehen ebenfalls noch besondere Richtlinien.

A. Eigentumsmerkmal

Das Eigentumsmerkmal der Deutschen Bundesbahn wird in abgekürzter Form angeschrieben und durch die Buchstaben „DB“ ausgedrückt. Für Güterwagen, Bahndienstwagen und Privatgüterwagen ist die Größe der Buchstaben an den Seitenwänden mit 160 mm Höhe festgelegt. Die Zonenkennzeichen Brit-US-Zone oder Zone Fr sind zu löschen.

B. Nummernsystem

1. Allgemeines

In dem neuen Nummernsystem werden Gattungsbezirke an den Güterwagen des öffentlichen Verkehrs nicht mehr verwendet. Nur bei Dienstgüter- und Bahndienstwagen, wo der Direktionsname nicht die Bedeutung des Gattungsbezirks besitzt, sondern die Heimat-

direktion angibt, wird der Name der Einstellendirektion beibehalten. Alle Güterwagen des öffentlichen Verkehrs und Privatgüterwagen bei der DB erhalten in Zukunft eine sechsstellige Wagennummer, die Wagen des öffentlichen Verkehrs außerdem das Gattungszeichen mit einer Bauartnummer. Jede sechsstelligen Wagennummer kommt im Gegensatz zum bisherigen System nur einmal im gesamten Wagenpark vor und kennzeichnet in Verbindung mit „DB“ eindeutig jeden deutschen Güterwagen, was von besonderer Bedeutung für den internationalen Verkehr ist.

Dienstgüter- und Bahndienstwagen erhalten nur eine vierstellige Nummer in Verbindung mit dem Direktionsnamen, so daß hierdurch eine Verwechslung mit den sechsstelligen Nummern der Wagen des öffentlichen Verkehrs ausgeschlossen wird.

2. Wagennummer

Die sechsstelligen Wagennummer setzt sich zusammen aus Gruppennummer und Ordnungsnummer innerhalb der betreffenden Gruppe. Die Bezeichnung einer oder mehrerer Güterwagengruppen nach GWV I, Anlage 11, Ausgabe 1941, wird in Zukunft in der sechsstelligen Wagennummer durch die erste Ziffer, nämlich die Gruppennummer angegeben. Die letzten fünf Stellen, also die Ordnungsnummer, geben die lfd Nr des Wagens innerhalb der betreffenden Gruppe an.

Die für die Gruppennummern zur Verfügung stehenden ersten Ziffern 1—9 und 0 der Wagennummer sind folgendermaßen aufgeteilt:

Gruppen- Nummer	1 für Wagen der G-Gruppe bis 15 t Ladegewicht
„	2 für Wagen der G-Gruppe mit 20 t und mehr Ladegewicht.
„	3 für Wagen der T-Gruppe, für Wagen der V-Gruppe, für Wagen der K-Gruppe.
„	4 für Wagen der R-Gruppe, für Wagen der X-Gruppe.
„	5 für bei der DB eingestellte Privatwagen (internationale Regelung).
„	6 für alle Spezialwagen der O-Gruppe, für O-Wagen mit 15 t Ladegewicht.
„	7 für Wagen der O-Gruppe mit 20 t Ladegewicht.
„	8 für Wagen der O-Gruppe über 20 t Ladegewicht.
„	9 für Wagen der S-Gruppe, für Wagen der H-Gruppe.
„	0 für Wagen der BT-Gruppe.

Innerhalb des Zahlenbereiches der einzelnen Gruppen sind die Wagen nach ihrem Alter und nach den Bauarten eingeordnet. Dadurch sollen in Zukunft bei planmäßiger Ausmusterung in möglichst kurzen Zeiträumen ganze Nummernbereiche frei werden. Diese Nummernbereiche stehen dann später zur Nummerung von Neubauten wieder zur Verfügung.

3. Bauartnummern

Zur Unterscheidung verkehrlicher und technischer Merkmale wird in Zukunft das Gattungszeichen durch eine zweistellige Bauartnummer, die hinter das Gattungszeichen geschrieben wird, ergänzt. Die Bauartnummern sind zweistellig, damit innerhalb jeder Gruppennummer 100 Bauarten unterschieden werden können. Die Zahlen sind folgendermaßen aufgeteilt:

Bauartnummern	00—09 für Wagen der Länderbauarten,
"	10—19 für Wagen der Verbandsbauart,
"	20—29 für Wagen der Austauschbauart,
"	30—49 für Wagen der geschweißten Bauart,
"	50—99 für Neubauwagen ab 1951.

4. Bauartbezeichnung

Gattungszeichen in Verbindung mit der Bauartnummer ersetzt den bisherigen Gattungsbezirk und stellt die Bauartbezeichnung dar.

Beispiel: Ein offener Wagen der Austauschbauart mit 20 t Ladegewicht, dem Gattungszeichen Om und dem Gattungsbezirk Königsberg erhält die Bauartbezeichnung Om 21.

5. Wagengattungsnummer

Es wird zur Zeit geprüft, ob es möglich ist, aus der Gruppennummer in Verbindung mit der Bauartnummer eine neue Wagengattungsnummer zu bilden und einzuführen, die hauptsächlich der technische Dienst zur Kennzeichnung im Merkbuch bei Zeichnungen, Ersatzstücken usw. verwendet. Zunächst bleiben jedoch die alten Wagengattungsnummern, die in dem Verzeichnis der Wagengattungsnummern enthalten sind, für Zeichnungen und Ersatzstücke bestehen.

C. Aufteilung der Nummern

1. Wagengattungsnummer

- a) Wagen des öffentlichen Verkehrs
Die neuen Wagennummern sind dem Alter der Bauarten entsprechend aufgeteilt. Nach Möglichkeit ist für eine Bauart immer eine neue Dezimale gewählt worden, so daß z. B. bei G-Wagen München (Verbandsbauart) und Kassel (Austauschbauart) die Zahlenbereiche mit 110 000 bzw. 150 000 beginnen.
- b) Dienstgüter- und Bahndienstwagen
Dienstgüter- und Bahndienstwagen (s. hierzu GWV I) werden, da sie nur für den innerdienstlichen Verkehr verwendet werden, nicht mit einer sechsstelligen, sondern mit einer vierstelligen Wagengattungsnummer gekennzeichnet.
- c) Privatgüterwagen
An den Privatgüterwagen ist künftig der Name der Einstellrichtung nicht mehr angeschrieben. Der Einstellbezirk eines Privatwagens ist nur noch aus der Nummer ersichtlich. Wir geben daher nachstehend den neuen Nummernplan für die Privatgüterwagen bekannt:

500 000 bis 510 999	Essen
512 000 bis 513 999	Stuttgart
515 000 bis 515 999	Augsburg
516 000 bis 517 999	München
519 000 bis 519 999	Regensburg
521 000 bis 521 999	Nürnberg
523 000 bis 527 999	Münster
529 000 bis 529 499	Trier
535 000 bis 535 999	Kassel
536 000 bis 541 999	Köln
543 000 bis 544 999	Wuppertal
546 000 bis 547 999	Karlsruhe
556 000 bis 558 999	Frankfurt/M.
564 000 bis 567 999	Hannover
576 000 bis 578 999	Mainz
579 000 bis 597 999	Hamburg

2. Bauartnummer

Eine Bauartnummer erhalten nur die Wagen des öffentlichen Verkehrs. Die zweistelligen Nummern mit den Endziffern 9 weisen darauf hin, daß es sich um Wagen handelt, die nicht nach deutschen Zeichnungen gebaut worden sind. So hat z. B. der Gm-Wagen tschechischer Bauart die Bauartnummer 39 oder alle zwei-

Unser UNFALL Warndienst

Achtung, daß keiner herunterfällt!

rief ein Lokomotivführer nach dem Bekohlen seinem auf dem Tenderumlauf verbliebenen Heizer zu, der diesen Zuruf mit Kopfnicken bestätigte, und setzte die Lokomotive in Bewegung. Nach 10 m Fahrt lag der Heizer im Nachbargleis; das Schüttblech des Kohlenbunkers hatte ihn erfaßt und vom Tender geschleudert.

Verletzung: Schädelbruch und starke Gehirnerschütterung. Ein sehr langes Krankenlager.

Dem Unfall liegen grobe Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften zugrunde.

Der Heizer hat seinen Unfall selbst verschuldet; ihm mußte bekannt sein, daß nach den UVV Teil IV § 3 Abschnitt IV Ziffer 1 der Aufenthalt auf dem Tender bei bewegten Fahrzeugen verboten ist.

Der Lokomotivführer ist mitschuldig an dem Unfall, weil er duldete, daß der Heizer während der Fahrt auf dem Tenderumlauf stand. Verstoß gegen die UVV Teil IV § 3 Ziffer 1 und Dienstanweisung für die Lokomotivbeamten § 1 Ziffer 2 a. Der folgenschwere Unfall hätte vermieden werden können, wenn Lokomotivführer und Heizer die Unfallverhütungsvorschriften beachtet und darnach gehandelt hätten.

Eisenbahner!

Die Gefahren Deines Berufs sind mannigfaltig und groß; daher sei auf der Hut. Mach' Dir die Unfallverhütungsvorschriften und Schutzregeln zu eigen! Glaube nie, daß Deine Erfahrung oder eine Gewohnheit Dich dazu berechtigen, unvorsichtig zu sein.

Gesundheit ist leicht verloren,
aber schwer wiederzufinden!

5 Ps 75 Usu



achsigen DR-A-Wagen die Bauartnummer 09 und alle vierachsigen DR-A-Wagen die Bauartnummer 49 erhalten. Die gesamte Bauartbezeichnung (z. B. Owp 09 oder SSy 49) wird im Anschriftenbild unterstrichen um dadurch für den Betriebsdienst die amerikanischen Wagen auffällig zu kennzeichnen.

3. Änderung der bisherigen Anschriften
Von den bisherigen Anschriften sind folgende angeführte zu ändern:

a) Gruppenbezeichnung:

Die Wagen mit dem Gattungszeichen Gk und GGk erhalten bei ihrer Umzeichnung die Gruppenzeichen T bzw. TT. Die F- und Fmm-Wagen erhalten grundsätzlich das Gruppenzeichen X.

b) Nebenzeichen:

Die in die Gruppe T übernommenen Gk- und GGk-Wagen erhalten das Nebenzeichen „ko“ (Tko, TTko). Alle DR-A-XX-Wagen erhalten das Nebenzeichen „o“ (XXo). Die sogenannten F-Wagen erhalten nach der Eingruppierung in die X-Gruppe das Nebenzeichen „f“ (Xf). Die Wagen des Gattungsbezirks Oppeln und Dresden erhalten das Nebenzeichen „m“, wenn sie folgende Baumerkmale aufweisen:

Blatt-Tragfeder, 7lagig, 1400 mm lang, oder
Blatt-Tragfeder, 9lagig, 1650 mm lang.

Die entsprechenden Ladegewichte und Tragfähigkeiten sind bei diesen Wagen zu berichtigen in 20 t bzw. 21 t. Es ist darauf zu achten, daß die Tragfähigkeit bei den Wagen Oppeln und Dresden mit 1800 mm langen Federn nicht geändert werden darf.

Es erhalten die noch nicht umbezeichneten Wagen des Gattungsbezirks Stuttgart mit dem Nebengattungszeichen Rs entsprechend der Verfügung des EZA Göttingen, 2832 Fuw vom 17. September 1947, zusätzlich das Nebenzeichen „m“. Die hiermit im Zusammenhang stehenden Ladegewichts- und Tragfähigkeitsangaben werden geändert.

Alle Wagen mit dem Nebenzeichen „s“ sind in Zukunft für Geschwindigkeiten bis 100 km/h zugelassen.

Bei Wagen, die gemäß RIV das $S_{100,0t}$ hinter dem Gattungszeichen tragen, wird dieses Zeichen gelöscht und das Nebenzeichen „s“ als zum Gattungszeichen gehörig angeschrieben. Das Zeichen $S_{100,0t}$ mit dem für diese Geschwindigkeit zulässigen Ladegewicht wird in Zukunft hinter das Zeichen Ladegewicht-Tragfähigkeit geschrieben.

c) Sonstige Änderungen

Die Anschriften über Ladegewicht und Tragfähigkeit werden bei den DR-A-SSy-Wagen geändert in 50 t Ladegewicht und 52 t Tragfähigkeit.

Gleichzeitig mit der Umzeichnung der Wagen werden an den Langträgern Untersuchungsschilder für Güterwagen, soweit noch nicht vorhanden, angebracht. Die Untersuchungsschilder haben nur für den techn. Wagendienst Bedeutung.

Die DR-A-Kesselwagen erhalten die Bezeichnung: Gattungszeichen EKW (in großen Buchstaben, um Verwechslungen mit den Nebenzeichen „k“ und „w“ zu vermeiden). Die Bauartbezeichnung wird bei allen DR-A-Wagen unterstrichen.

Die DR-A-SSy-Wagen erhalten die Anschrift „SSkm“, solange sie wegen der zu geringen Breite nicht mehr der Bedeutung des Nebenzeichens „y“ entsprechen.

Die SSos-Wagen sind in der Anlage I^I und I^{II} der GWV I nicht mehr enthalten. Sie werden noch nicht umgezeichnet, da sie als Dienstgüterwagen verwendet werden sollen. Näheres hierüber folgt noch.

Die Umzeichnung der Spezialgüterwagen der Gruppen T, K, O und S wird noch bekanntgegeben.

Bei der Umzeichnung werden auch die Dichtungszeichen (Farbringe) wieder angebracht. Sie sind jedoch nicht mehr hinter der Wagennummer oder hinter dem Gattungszeichen, sondern unter dem Gattungszeichen, bei den EUROP-Wagen unter der Umrahmung, angebracht.

Die Güterwagen werden nur in den EAW umgezeichnet. Die mit der Umzeichnung verbundenen Weisungen für den Verkehrsdienst werden noch besonders bekanntgegeben. Wegen der Weisungen für den Betriebsdienst und wegen der Umzeichnung der Lademittel, Geräte und Behälter sowie der Reisezugwagen und Güterzuggepäckwagen ergehen noch besondere Verfügungen.

Für die Umzeichnung der Dienstgüter- und Bahndienstwagen ist folgender Nummernplan vorgesehen:

A. Dienstgüterwagen

1 000 — 1 399	Dienstgut-, Dienstkohlenwagen
1 400 — 1 799	Gas-, Gaswasser-, Kalkschlamm-, Teerwagen
1 800 — 2 399	Müll-, Asche-, Schutt-, Sandwagen
2 400 — 2 799	Schotterwagen
2 800 — 2 999	Spreng-, Sauerstoff-, Wasserwagen
3 000 — 3 199	Fäkalien-, Dungwagen
3 200 — 3 999	Behälterwagen (Öl)
4 000 — 4 999	Sonstige Dienstgüterwagen

B. Bahndienstwagen

5 000 — 5 199	Meßwagen der EZÄ
5 200 — 5 399	Arzt-, Unfallhilfswagen
5 400 — 5 599	Unterrichts-, Eignungstechn-Wagen
5 600 — 5 799	Hilfsgeräte-, Hilfszugwagen
5 800 — 5 899	Dienstwagen der D-Zugbauart
5 900 — 5 999
6 000 — 6 199	Eichfahrzeuge, Eichgerätefahrzeuge
6 200 — 6 399	Brücken-Fahrleitungs-Tunnelprüfwagen, Umrißwagen einschließlich Schutzwagen, Turm- und Gerüstwagen
6 400 — 6 599	Schneepflüge, Schneeschleuder
6 600 — 6 799	Kranwagen, Kranbelastungswagen einschließlich Kransutzwagen

6 800 — 6 999	Weichenkran-, Gleiskran-, Gleisverle-gungskranwagen einschließlich Kran-schutzwagen
7 000 — 7 199	Heizkesselwagen, Feuerlöschwagen
7 200 — 7 499
7 500 — 7 699	Bauzugführer-, Rottenführer-Bürowagen
7 700 — 8 199	Mannschaftswagen
8 200 — 8 399	Küchen-, Küchenbei-, Wasch-, Vorrats-, Trocken-, Gerätewagen, Gerätebeiwagen
8 400 — 8 699	Werkstatt-, Maschinen-, Werkzeugwagen, Modellwagen
8 700 — 8 899	Oberbau-Schweißgerätewagen
8 900 — 9 199	Beleuchtungs-, Kraftwerkswagen
9 200 — 9 399	Kraftstellwerkswagen, Wagen für den Fernmeldedienst
9 400 — 9 599
9 600 — 9 999	Sonstige Bahndienstwagen.

Die Nummernverzeichnisse für die Umzeichnung der Dienstgüter- und Bahndienstwagen wurde den beteiligten Stellen mit Verf 22 M 23 Fkwg/Umz vom 20. 8. 1951 bekanntgegeben.

Alle Bedienstete sind hiervon eingehend zu unterrichten.

VIII. Nachrichten

Außerordentliche Belohnung

9 A Vt 7 Vubp (Abl 78. 29. 8. 51.)

Für die Aufdeckung von Fahrgeldhinterziehungen wurde dem Hww Alfred Huber vom Bf Lahr-Dinglingen eine außerordentliche Belohnung von 5.— DM gewährt.

Bundesbahn-Versicherungsanstalt Bezirksleitung Karlsruhe; Altersheim für Arbeitsinvaliden der Bundesbahn

5 Ps 41 Ughi (Abl 78. 29. 8. 51.)

Wir haben bereits im Monat Dezember 1950 auf das Altersheim für Invaliden der Bundesbahn in Herzberg/Harz aufmerksam gemacht. Das Heim, das über 52 Betten verfügt, gehört der Bundesbahn-Versicherungsanstalt. Invaliden, und zwar ehemalige Lohnbedienstete und Beamte der Bundesbahn, die keinen eigenen Hausstand führen können oder wollen, haben hier die Möglichkeit, einen sorgenfreien Lebensabend zu erleben.

Den Veteranen der Arbeit wird in der Anstalt ein behagliches Heim, volle, gute Verpflegung und häusliche Pflege gewährt. In Krankheitsfällen genießen die Gäste, soweit sie nicht Mitglieder der KVB sind, freie ärztliche Behandlung. Die Kosten für Arznei und Heilmittel werden ebenfalls vom Heim getragen. Das Heim besorgt ferner unentgeltlich die Instandhaltung und Reinigung der Leibwäsche.

Behaglich eingerichtete Unterhaltungsräume gewähren einen angenehmen Aufenthalt, Rundfunkanlage, Tageszeitungen, Zeitschriften und sonstiger Lesestoff sowie Unterhaltungsspiele stehen zur Verfügung.

Als Gegenleistung zahlen ehemalige Arbeiter einen Betrag von monatlich 80.— DM von der gesetzlichen Invalidenrente aus der Abt A und der Zusatzrente aus der Abteilung B der Bundesbahn-Versicherungsanstalt.

Jedem Gast wird ein Taschengeld von mindestens 15.00 DM belassen, auch wenn seine Renten zusammen weniger als 80.00 DM monatlich betragen. Beamte i R und solche ehemalige Berufskameraden, die Ruhegeld aus der Angestelltenversicherung erhalten, zahlen 80 DM monatlich.

In dem Invalidenheim wurden nur alleinstehende Männer aufgenommen. Nicht zur Aufnahme eignen sich solche Invaliden und Ruheständler, deren baldiges Ableben zu erwarten ist, oder die an einer Krankheit leiden, die ständig besondere Pflege notwendig macht, oder durch die den übrigen Insassen der Aufenthalt in dem Heim verleidet werden würde.

Aufnahmeanträge sind an die Bezirksleitung der Bundesbahn-Versicherungsanstalt in Hannover zu richten. Die Bezirksleitung erteilt auch jede gewünschte weitere Auskunft.

Personalmeldungen

3 P 51 a (Abl 78. 29. 8. 51.)

Befördert:

zum Lokomotivbetriebsinspektor der Oberlokomotivführer Raimund Doll in Karlsruhe;
zum Oberlokomotivführer die Lokomotivführer Mathias Härle in Aulendorf, Karl Friedrich, Hermann Körkel in Freiburg/Brsg., Hermann Peter in Rastatt;
zum Schiffsobermaschinenisten die Schiffsmaschinisten Alois Rauch in Friedrichshafen, Josef Koch in Konstanz;
zum Oberwerkmeister die Werkmeister Josef Deutschen, Otto Hofstetter, Paul Remus in Offenburg;
zum Lokomotivführer die Reservelokomotivführer Hans Fries in Lindau, Johann Hafner in Rottweil, Josef Burger in Villingen/Schw.;
zum Schiffsmaschinisten der Reserveschiffsmaschinist Johann Blaas in Lindau;
zum Oberlokomotivheizer der Lokomotivheizer Johann Guggel in Waldshut;
zum Reservelokomotivführer der Lokomotivheizer Heinrich Lickert in Freiburg/Brsg.;
zum Stellwerksmeister die Weichenwärter Karl Seitz in Baden-Baden, Benedikt Jäger, Franz Schraff in Friedrichshafen, August Hiegel in Kehl, Richard Löschmann in Tübingen;
zum Lademeister die Ladeschaffner Emil Wiest in Basel, Emil Walz in Offenburg;
zum Reichsbahnbetriebswart (Schiffskassier) der Matrose Wilhelm Lindermaier in Lindau.

Wieder übernommen:

als Rottenmeister Otto Müller in Weil/Rhein;
als Stellwerksmeister Ernst Heller in Tübingen;
als Bahnhofschaftner Gustav Mast in Naugold;
als Zugschaffner Rudolf Wolf in Aulendorf;
als Lageraufseher Hermann Geggus in Karlsruhe;
als Rangieraufseher Bruno Schmidt in Singen/Htwl;
als Weichenwärter Anton Fechter in Oberndorf/Neckar;
als Amtsgehilfen Albert Göbelbecker in Karlsruhe;
als Schrankenwärter Jakob Seeger in Freudenstadt.

Planmäßig angestellt:

als Reservelokomotivführer die Reservelokomotivführer-Anwärter Josef Steinberger in Aulendorf, Heinz Kämmer in Freiburg/Brsg, Wilhelm Pfozler in Hausach, Karl Göggel, Heinrich Rahn in Lindau, Georg Walden in Offenburg, Alfred Stier, Franz Zimmermann in Radolfzell, Erich Dannhauser in Tübingen;
als Werkführer für Druckerei der Werkführer-Anwärter Ludwig Klein in Karlsruhe;
als Lokomotivheizer die Lokomotivheizer-Anwärter Josef Zucke in Aulendorf, Rudolf Sailer in Calw, Otto Hemler in Freiburg/Brsg, Emil Ochsenreiter in Friedrichshafen, Edwin Weber in Haltingen, Johann Welte in Konstanz, Josef Brandhuber in Lindau, Albert Erhardt in Offenburg, Wilhelm Dettinger, August Müller, Karl Schobel in Rottweil, Martin Hauser in Singen/Htwl, Theodor Frank, Josef Löffler, Walter Schelling, Karl Schlegel, Johann Traub in Tübingen, Erwin Kühr in Waldshut;
als Ladeschaffner die Ladeschaffner-Anwärter Paul Saurer in Murg/Baden, Wilhelm Nestler in Rastatt, Christian Gräther in Reutlingen;
als Rangieraufseher der Rangieraufseher-Anwärter Ernst Munz in Riedlingen.

Zurruhesetzt:

der Schiffskapitän Georg Meyer in Lindau;
der Oberlokomotivführer Friedrich Endlich in Offenburg;

die Schiffsobermaschinenisten Wilhelm Rothenhäusler in Friedrichshafen, Josef Zimmermann in Konstanz;
die Lokomotivführer Emil Ketterer in Basel, Karl Fritschi in Radolfzell;
die Oberzugführer Wilhelm Erhard in Offenburg, Mathias Niedermeier in Radolfzell;
der Zugführer Franz Schwer in Freiburg/Brsg.
die Zugschaffner Heinrich Göppert in Offenburg, Wilhelm Schmid in Tübingen;
die Weichenwärter Bonifaz Wagner in Achern, Johannes Stanecker in Friedrichshafen, Ernst Asal in Haagen/Baden, Karl Bauer, Josef Baumann in Offenburg;
der Ladeschaffner Wilhelm Laug in Appenweier;
den Rottenführer Hermann Sprich in Weil/Rhein.

Gestorben:

Leitungsaufseher Anton Hellstab in Freiburg/Brsg am 16. 7. 51
Zugführer Franz Hirsch in Calw am 20. 7. 51
Ladeschaffner Friedrich Brendle in Reutlingen am 25. 7. 51.

Entlassen:

Lokomotivheizer Josef Rude in Aulendorf.

Berichtung:

Im Amtsblatt Nr 64 vom 20. 7. 51 wurde unter Beförderung irrtümlich Friedrich Hätinger in Tübingen als Oberstellwerksmeister aufgeführt.

Personalmeldungen**Übertragen:**

Den Posten des Betriebskontrolleurs 5 (Verkehr) bei der ED Karlsruhe dem Reichsbahnoberinspektor Otto Schuler in Karlsruhe;
die Vorsteherstelle der Bm 2 Offenburg dem Reichsbahnoberinspektor Otto Gund in Offenburg.

Übernommen:

als Reichsbahninspektor Josef Zimmermann in Basel, Karl Wenninger, Dr Dieter Triest in Karlsruhe;
als techn Reichsbahninspektor Anton Speck in Villingen (Schw);
als Reichsbahnsekretär Friedrich Holzer in Baiersbronn, Hans Knoblauch in Konstanz.

Rücküberführt:

zum Reichsbahninspektor Johann Noll in Tübingen.

Befördert:

zum techn Reichsbahnsekretär die techn Reichsbahnassistenten Richard Klein in Karlsruhe, Reinhold Speck, Wilhelm Stoll in Rottweil.

Planmäßig angestellt:

als Reichsbahnbetriebswart die Bp-Bediensteten Erwin Scheuermann in Freiburg (Brsg), Robert Ströbele in Friedrichshafen, Franz Müller in Weil (Rh).

Zurruhesetzt:

die Reichsbahninspektoren Karl Heckle in Freiburg (Brsg), August Fritzenschaft in Friedrichshafen, Richard Häfele in Karlsruhe, Fidel Bok in Rottweil;

die Reichsbahnobersekretäre Wilhelm Gamber, Philipp Himmel in Karlsruhe, Hermann Amann in Kreßbronn;

Reichsbahnsekretär Karl Küderle in Ortenberg;

Reichsbahnbetriebswart Friedrich Tröster in Kleinengstingen.

Gestorben:

Reichsbahnbetriebswart Josef Grimm in Neustadt (Schw) am 15. 7. 1951.