

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Amtsblatt der Eisenbahndirektion, Karlsruhe. 1946-1953 1952**

95 (28.11.1952)

# AMTSBLATT

DER EISENBAHNDIREKTION **KARLSRUHE**

NUMMER 95

KARLSRUHE, 28. NOVEMBER 1952

VerfNr 825-831

**I. Verwaltungsangelegenheiten**

- 825 Änderung der Tauglichkeitsvorschrift; Wiederholungsuntersuchung für Jugendliche  
 826 Einführung von Ausbildungsverfahren  
 827 Mutterschutzgesetz; h. i. Mitteilung an die Gewerbeaufsichtsämter

**Ia. Sozialversicherungsangelegenheiten**

- 828 Wahlen zu den Selbstverwaltungsorganen der Sozialversicherungsträger der Deutschen Bundesbahn

**II. Kassen- und Rechnungsangelegenheiten**

- 829 Buchung der von anderen Verwaltungen erstatteten Bezüge abgeordneter Bediensteter

- 830 Einlösung von Nachnahme-Expresßgutsendungen; hier: Schädigung von Abf. Beamten

**III. Betrieb und Fahrplan**

- 831 Bekämpfung der Betriebsunfälle; hier: Mangelhafte Handhabung des Zugmeldedienstes

**VIII. Nachrichten**

Eisenbahnfachschule

Personalnachrichten

Sprachecke

Offene Dienstposten

**I. Verwaltungsangelegenheiten**

- 825 Änderung der Tauglichkeitsvorschrift; Wiederholungsuntersuchung für Jugendliche

5 Ps 100 Polu (ABl 95. 28. 11. 52.)

Vorgang: ABIVerf 625/1952

Die im 2. Satz des § 17 (3) der Tauvo erwähnten, für Einstellungsuntersuchungen vorgesehenen Voraussetzungen nach der Tauglichkeitsgruppe A, wie sie im Anhang III und II a) aufgeführt sind, gelten nur für das Seh- und Hörvermögen.

Sie sind nach der Bestimmung in Anhang I Ziff 56 nur bei der Wiederholungsuntersuchung, die vor der Übernahme in das Arbeitsverhältnis liegt, von Bedeutung. Die Jungwerker sollen zwar während der ganzen Jungwerkerzeit die für die Einstellungsuntersuchung vorgesehenen Tauglichkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Lediglich die wiederholte Feststellung mit dem Sehprüfgerät und mit den Farbtönen innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeiträume ist in dem als Durchführungsbestimmung anzusehenden Anhang I nachgelassen worden, weil sie die Bahnärzte unnötig belasten würde. Die Erleichterung schien gerechtfertigt, weil eine Veränderung der bei der großen Allgemeinuntersuchung gelegentlich der Einstellung festgestellten Werte der Sensenarie und des Farbenunterscheidungsvermögens bei den jungen Leuten nicht ohne erhebliche Erkrankung der Sinnesorgane eintreten dürfte und dann dem Arzt nicht verborgen bleiben würde. Für diesen Fall soll die allgemeine Vorschrift in § 17 (3) Satz 2 sowohl den Dienststellen als auch den Bahnärzten Richtschnur sein.

Zum besseren Verständnis geben wir folgende Übersicht:

1. Tritt ein Jungwerker mit 15 Jahren ein, so findet die große Allgemeinuntersuchung einschl. lungenfachärztlicher Begutachtung statt (Einstellungsuntersuchung).
2. Mit 15½ Jahren (½ Jahr nach Dienst Eintritt) folgt die erste Wiederholungsuntersuchung (Bericht nach Vordruck 107 04 nebst Ergänzungsbogen), ebenfalls mit lungenfachärztlicher Begutachtung. Die erneute Feststellung der Sehschärfe und des Farbensinns — jedoch nicht des Hörvermögens — ist erlassen, d. h. der Bahnarzt füllt im Vordruck 107 04 die Abschnitte II A und II B nicht aus.
3. Mit 16½ Jahren (nach 1 Jahr) folgt die nächste Wiederholungsuntersuchung wie bei 2, jedoch wird ein fachärztlicher Lungenbefund nur erhoben, wenn der Bahnarzt Verdacht auf Tbc schöpft.
4. Mit 17½ Jahren (nach 1 Jahr) folgt die volle Wiederholungsuntersuchung einschl. Feststellung des Sehvermögens und einschl. fachärztlichem Lungenbefund, denn dies ist die letzte Wiederholungsuntersuchung vor Ablauf der dreijährigen Jungwerkerzeit und damit vor der Übernahme in das Arbeitsverhältnis. Dieses Untersuchungsergebnis dient mit als Unterlage

für die Entscheidung, ob der Jungwerker für eine Übernahme geeignet ist.

5. Mit 18½, 19½ und 20½ Jahren finden weitere Wiederholungsuntersuchungen in der vereinfachten Form, wie unter 3 angegeben, statt.

Unter Sehvermögen versteht man sowohl die Sehschärfe als auch das Farbenunterscheidungsvermögen.

Die lungenfachärztliche Untersuchung nach einem halben Jahr Eisenbahndienstzeit ist vorgesehen, um festzustellen, ob der Übertritt aus der Schulzeit in das Berufsleben bei dem jungen Menschen vielleicht eine latente, bei der Einstellungsuntersuchung nicht bemerkte Tbc ausgelöst hat. Jungwerker und Lehrlinge, die sich jetzt im 1. Dienst- oder Lehrjahr befinden, durchlaufen ebenfalls diese Folge der Untersuchungen. Soweit es sich darum handelt, ältere Jungwerker und Lehrlinge, die schon im 2. oder 3. Lehrjahr stehen, infolge der Einführung dieser Bestimmungen erstmalig zu erfassen, haben wir nichts dagegen, wenn stets mit der ersten Wiederholungsuntersuchung eine lungenfachärztliche Begutachtung verbunden wird. Für die im 3. Lehrjahr stehenden jungen Leute wäre dies ohnehin der Fall.

**826 Einführung von Ausbildungsverfahren**

4 P 66 Paa (ABl 95. 28. 11. 52.)

Vorgang: ABIVerf Nr 245/1951, 76/1952, 141/1952, 403/1952, 584/1952 und 761/1952

Das Verfahren für die Vollausbildung zum Reichsbahnbetriebswart (Druckstück Nr 128 211) wird für den Geschäftsbereich der ED Kar in Kraft gesetzt.

Die Druckstücke gehen den in Frage kommenden Eisenbahnstellen vom Fd unaufgefordert zu.

**827 Mutterschutzgesetz; h. i. Mitteilung an die Gewerbeaufsichtsämter**

2 P 70 Plr (ABl 95. 28. 11. 52.)

Vorgang: ABIVerf 353/1952

Wir weisen auf die Bestimmungen des § 5 (1) des Mutterschutzgesetzes hin, wonach der Arbeitgeber verpflichtet ist, das zuständige Gewerbeaufsichtsamt von der Schwangerschaft einer Arbeitnehmerin unverzüglich zu benachrichtigen, sobald er hiervon Kenntnis erhält. Die Mitteilungspflicht obliegt den für den Abschluß des Arbeitsvertrags zuständigen Dienststellen. Für die Mitteilung an das Gewerbeaufsichtsamt ist künftig folgendes Muster zu verwenden:

**Muster**

.....	.....	.....
(Dienststelle)	(Ort)	(Datum)
An das		
Gewerbeaufsichtsamt		
.....		

## Mitteilung

über die Beschäftigung von werdenden Müttern nach § 5 u § 19 des Mutterschutzgesetzes v. 24. Januar 1952 (BGBl. I S. 69)

Vor- u Zuname: ..... geborene .....  
 Beruf: .....  
 wohnhaft: ..... (Ort) ..... (Straße)  
 geboren am: ..... in .....  
 bei der Dienststelle beschäftigt seit: .....  
 versichert bei: ..... seit: .....  
 (Krankenkasse)  
 Voraussichtliche Niederkunft: .....  
 (lt. ärztl. Bescheinigung oder lt. Angabe der Beschäftigten)  
 Art der Beschäftigung von der Mitteilung der Schwangerschaft an bis zur Niederlegung der Arbeit:  
 .....  
 (Genauere Angaben der ausgeübten Tätigkeit)

Die Tätigkeit wird ausgeübt:

- im Stehen / im Sitzen —
- im Zeitlohn / im Akkordlohn —
- als Prämienarbeit / als Fließbandarbeit —

Die Arbeitszeit beträgt: wöchentlich: ..... Std  
 täglich: ..... Std  
 von ..... bis ..... Uhr.

(Unterschrift)

Die Mitteilungen sind von den Dienststellen in Karlsruhe an das Gewerbeaufsichtsamt in Karlsruhe, Ettlinger Str. 59, von den Dienststellen in Südbaden an das Gewerbeaufsichtsamt Baden in Freiburg, Elsässer Str. 2, von den Dienststellen in Württemberg-Hohenzollern an das Gewerbeaufsichtsamt in Tübingen, Wilhelmstr. 22 und von den Dienststellen im Kreis Lindau an das Gewerbeaufsichtsamt in Lindau, Toscana, zu richten. Sofern die Abgabe der Meldung bisher versäumt wurde, ist sie unverzüglich nachzuholen.

Die Rechnungen über die für die Zeugnisse nach § 5 (3) des Mutterschutzgesetzes und der Schlußbemerkung der ABlVerf 353/1952 (zweitletzter Absatz!) etwa entstehenden Kosten sind mit Richtigkeitsbescheinigung nach § 9 RVI (DV 272) an das Büro Ps, ArbAnt Ps 102, einzusenden. Buchung bei Titel 12 Ziff 1, U'Ziff 1 Abschn g).

Bei ABlVerf 353/1952 ist auf vorstehende Verf hinzuweisen.

## Ia. Sozialversicherungsangelegenheiten

828 Wahlen zu den Selbstverwaltungsorganen der Sozialversicherungsträger der Deutschen Bundesbahn  
 5 Ps 51 Ukss (ABl 95. 28. 11. 52.)

Auf Grund des „Gesetzes über die Selbstverwaltung und über Änderungen von Vorschriften auf dem Gebiet der Sozialversicherung (Selbstverwaltungsgesetz)“ in der Fassung vom 13. 8. 1952 (Bundesgesetzblatt I S 427) und der „Wahlordnung für die Organe der Selbstverwaltung auf dem Gebiet der Sozialversicherung (WO-Sozialvers)“ v. 14. 8. 1952 (Bundesanzeiger Nr 168, Beilage) müssen nunmehr die Wahlen zu den Selbstverwaltungsorganen (Vertreterversammlung und Vorstand) der Sozialversicherungsträger im Bereich der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt werden. Hier-von sind auch die 3 Sozialversicherungsträger der Deutschen Bundesbahn, nämlich die Bundesbahn-Betriebskrankenkasse, die Bundesbahn-Unfallversicherungsbehörde und die Bundesbahn-Versicherungsanstalt, betroffen.

Das Nähere über die Durchführung der Wahlen ist aus den Wahlankündigungen der Wahlausschüsse der 3 Bundesbahn-Versicherungsträger zu ersehen, die mit diesem Amtsblatt als Sonderdruck in zweiseitig und einseitig bedruckten Stücken allen Dienststellen zugehen. Die einseitig bedruckten Stücke werden nur in einer Ausfertigung verteilt und dienen zum öffentlichen Aushang am schwarzen Brett. Der Eingang ist zu überwachen.

Die Dienststellenleiter haben sicherzustellen, daß die einseitig bedruckten Stücke umgehend am schwarzen Brett allen Versicherten zur Kenntnis gebracht werden.

Besonders die Bahnhofskassen müssen dafür sorgen, daß auch die Rentenberechtigten aus eigener Versicherung (Rentner, die vor dem Bezug der Rente selbst versichert waren, nicht die Angehörigen oder die Hinterbliebenen von Rentnern oder verstorbenen Versicherten) so weit wie möglich unterrichtet werden.

Die Wahlankündigungen müssen bis zum Wahltag ausgehängt bleiben.

Auskünfte über Sonderfragen erteilt die Eisenbahndirektion unter Basa 1715.

## II. Kassen- und Rechnungsangelegenheiten

829 Buchung der von anderen Verwaltungen erstatteten Bezüge abgeordneter Bediensteter

1 F 1 Krob (ABl 95. 28. 11. 52.)

Verfügung HVB vom 29. 10. 1952 — 61.611 Krob 113 —

Wenn Behörden, Anstalten des öffentlichen Rechts usw. der Bundesbahn die Bezüge von Bediensteten erstatten, die zu ihnen abgeordnet sind, so sind die Erstattungsbeträge (einschl etwa erhobener Gemeinkosten) als Ausgabesetzung bei Titel 20 Ziff 1 der Betriebsrechnung zu vereinnahmen. Voraussetzung für diese Buchung ist, daß die Leistungen nicht nach der DV 226 abgerechnet werden.

In der Buchungsvorschrift Abschnitt II ist bei § 29 (2) auf diese Verfügung hinzuweisen.

830 Einlösung von Nachnahme-Expresgutsendungen; hier: Schädigung von Abf. Beamten

1 H F 10 Kkü (ABl 95. 28. 11. 52.)

Reisende Stoffhändler haben mehrfach versucht, bei Einlösung von Nachnahme-Expresgutsendungen Abfertigungsbeamte durch dauernde Zwischenfragen und Wünsche verschiedener Art, wie Umwecheln von Geld und dgl, zu verwirren und ihre Aufmerksamkeit abzulenken, um sie zu Berechnungsfehlern zu verleiten und zu schädigen. In einigen Fällen sind dadurch Abfertigungsbeamten erhebliche Fehlbeträge entstanden. Empfänger der Nachnahmesendungen war in allen Fällen eine Fa Rose, Absender Fa Brünner in Bayreuth.

Die Abfertigungsbeamten sind zu unterrichten und zur Vorsicht zu ermahnen.

An alle Abfertigungsstellen.

## III. Betrieb und Fahrplan

831 Bekämpfung der Betriebsunfälle; hier: Mangelhafte Handhabung des Zugmeldedienstes

31 B 4 Bu (ABl 95. 28. 11. 52.)

Verfügung der HVB v. 21. 11. 1952

— 31.311 Bu 41 —

„In letzter Zeit hat die mangelhafte Handhabung des Zugmeldedienstes auf eingleisigen Bahnen zu überaus bedauerlichen und z. T. folgenschweren Unfällen geführt.“

So bot ein Fahrdienstleiter einem Nachbarbahnhof einen Güterzug an, ohne vorher die planmäßig auf seinem Bahnhof vorgesehene Kreuzung des Güterzuges mit einem Personenzug zu verlegen. Der Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes nahm den Güterzug an, machte jedoch keinen Eintrag im Zugmeldedebuch. Der-

selbe Fahrdienstleiter bot kurz darauf den Personenzug an, wobei er sich an den von ihm angenommenen Güterzug nicht erinnerte. Der andere Fahrdienstleiter nahm den Personenzug an, obwohl die Rückmeldung des von ihm abgelassenen Güterzuges noch nicht eingegangen war. Er unterließ es, die Eintragungen im Zugmeldebuch nachzuprüfen. Beim Zusammenstoß der beiden Züge wurde ein Lokführer schwer verletzt; 17 Reisende und 4 weitere Zugbedienstete erlitten leichtere Verletzungen. Außerdem entstand erheblicher Sachschaden.

In einem anderen Falle bot ein Fahrdienstleiter im Anschluß an die Rückmeldung eines Zuges eine Lok unter falscher Zugnummer an. Als er seinen Irrtum bemerkte, gab er das Irrungszeichen und wiederholte das Anbieten mit richtiger Zugnummer. Der benachbarte Fahrdienstleiter gab nur das Quittungszeichen und ließ im Anschluß daran auch seinerseits eine Lok ab. Die Nachprüfung der Morsestreifen ergab, daß die abgegebenen unvollständigen Meldungen infolge technischer Mängel des einen Morseschreibers nicht einwandfrei zu entziffern waren. Beide Fahrdienstleiter gaben zu, den Morsestreifen nicht gelesen zu haben. Jeder von ihnen nahm die für ihn passende Meldung an. Da der Zugmeldeapparat bereits seit 1 1/2 Stunden nicht mehr fehlerlos arbeitete und die Meldungen nicht klar zu entziffern waren, hätten die Zugmeldungen auf Fernsprecher gegeben oder der schadhafte Zugmeldeapparat hätte sofort gegen den Morseapparat der Bezirksleitung ausgetauscht werden müssen. Außerdem wurde verabsäumt, das Einverständnis des benachbarten Fahrdienstleiters zum Ablassen der einen Lok 40 Minuten vor Plan einzuholen und die notwendig werdende Kreuzungsverlegung anzuordnen. Beim Zusammenstoß der beiden Lok wurden 4 Lokbedienstete und 1 mitfahrender Rangierbediensteter schwer verletzt, 2 Bedienstete starben an den Folgen ihrer Verletzungen.

Ein weiterer Zusammenstoß einer Lok mit einem Eilgüterzug entstand dadurch, daß das Zugmeldeverfahren unterblieb. Der Fahrdienstleiter trug die Annahme des Eilgüterzuges durch den Nachbarbahnhof in sein Zugmeldebuch ein, ohne daß der Zug angeboten und angenommen worden war. Auch unterließ er es, den Zug abzuläuten. Nach Durchfahrt des Eilgüterzuges nahm er eine ihm in der Gegenrichtung angebotene Lok an und trug die Rückmeldung des Eilgüterzuges ein, ohne daß ihm der Zug zurückgemeldet worden war. Hierbei wurde u. a. die Reihenfolge der Züge nicht beachtet, eine notwendig werdende Kreuzungsverlegung nicht angeordnet und das Einverständnis der Zü zum Ablassen der Lok vor Plan — es handelte sich um eine Zü-Strecke — nicht eingeholt. Beide Lokpersonale wurden beim Zusammenstoß verletzt; außerdem entstand größerer Sachschaden.

Erst vor kurzer Zeit stieß ein Güterzug mit einer Lok zusammen, weil der Fahrdienstleiter die Lok durchfahren ließ, ohne sie angeboten zu haben und obwohl er vorher in der Gegenrichtung den Güterzug vom Nachbarbahnhof angenommen hatte. 4 Zugbedienstete wurden schwer, 4 weitere leicht verletzt. Der Sachschaden beträgt etwa 123 000 DM.

Diese Beispiele zeigen, wie grobfahrlässig der Zugmeldedienst z. T. gehandhabt wird. Es scheint den Bediensteten noch nicht überall bewußt zu sein, daß die sichere Durchführung des Zugverkehrs vor allem auf Strecken ohne Streckenblockung von der gewissenhaften Ausübung des Zugmeldedienstes abhängt. Die hierüber gegebenen Bestimmungen sind einfach und klar. Die oft vorgebrachte Entschuldigung, durch verkehrsdienstliche Arbeiten abgelenkt worden zu sein, kann nicht anerkannt werden. Denn die Sorge für die Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes geht allen anderen Arbeiten vor.

Wenn der Zugmeldedienst nicht sorgfältig und genau durchgeführt wird, liegt das meist an der stillschweigenden Duldung lässiger Betriebsabhandlungen. Hierzu gehört auch undeutliches Telegraphieren. Es ist Aufgabe des Dienstvorstehers, gegen Säumigkeiten in der Dienstausbildung unachtsamlich einzuschreiten. Ein Dienstvorsteher, der seiner Aufsichtspflicht nicht genügt, macht sich mitschuldig. Bei Unfällen infolge mangelhafter Handhabung des Zugmeldedienstes ist stets zu prüfen und im UMB zu berichten, ob gewohn-

heitsmäßig von den Bestimmungen abgewichen wurde und ob der Dienstvorsteher seiner Aufsichtspflicht nachgekommen ist.

Im Hinblick auf den bevorstehenden Festverkehr zu Weihnachten und Neujahr sowie auf die erhöhte Unfallgefahr durch längere Dunkelheit und Nebel, ersuchen wir, alle Bediensteten eindringlich zu ermahnen, ihren Dienst immer und besonders für die Dauer des Festverkehrs mit größter Gewissenhaftigkeit zu versehen."

## VIII. Nachrichten

Eisenbahnfachschule 4 P 66 (ABl 95. 28. 11. 52.)

### A. Neue Lehrgänge

Auf vielseitigen Wunsch beabsichtigen wir, bei genügender Beteiligung im Januar 1953 bei der Bezirksschulleitung Karlsruhe Lehrgänge für folgende Fremdsprachen durchzuführen:

- a) Englisch
- b) Französisch
- c) Italienisch.

Den Unterricht erteilen Lehrkräfte, die die zu lernende Sprache längere Zeit in dem betreffenden Lande näher kennengelernt haben. Die Unterrichtsgebühr richtet sich nach der Teilnehmerzahl. Anmeldungen sind umgehend bis spätestens 15. 12. 1952 der Bezirksschulleitung Karlsruhe vorzulegen.

### B. Maschinenschreiben

Bei der Bezirksschulleitung Karlsruhe beginnen nach dem 1. 1. 1953 Lehrgänge in Maschinenschreiben für Anfänger und Fortgeschrittene. Nach Abschluß werden Prüfungen abgenommen und Zeugnisse erteilt.

Diese Zeugnisse werden von der Verwaltung anerkannt. An den Lehrgängen können auch Angehörige von Eisenbahnbediensteten teilnehmen. Anmeldungen sind bis spätestens 20. 12. 1952 der Bezirksschulleitung Karlsruhe vorzulegen.

### Zusatz zu A und B

Anmeldevordrucke sind bei der Bezirksschulleitung — Fernruf 1167 — anzuverlangen. Bei der Anmeldung ist anzugeben, ob ein Lehrgang für Anfänger oder Fortgeschrittene gewünscht wird.

### C. Eisenbahn-Stenografenschaft

Am 17. 11. 1952 wurde auch für den Bezirk der Eisenbahndirektion Karlsruhe die Eisenbahn-Stenografenschaft gegründet. Die Eisenbahn-Stenografenschaft ist die Fortsetzung des früheren „Reichsverbandes der kurzschriftkundigen Eisenbahner bei der Deutschen Reichsbahn“. Sie hat die Aufgabe, für die Verbreitung und Förderung der Stenographie und des Maschinenschreibens bei der Deutschen Bundesbahn und den Bediensteten sowie deren Angehörigen einzutreten.

Nach einer zwischen dem Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen und dem Verband der Eisenbahn-Stenografenschaft getroffenen Vereinbarung werden Lehrgänge in Kurzschrift und Maschinenschreiben für Anfänger und Fortgeschrittene nur von den Eisenbahnfachschulen durchgeführt. Diese nehmen auch die Prüfungen ab und erteilen die Zeugnisse. Die Eisenbahn-Stenografenschaften erteilen Zeugnisse über Eilschriftprüfungen bei Schreibgeschwindigkeiten über 150 Silben. Sie veranstalten Diktate, Übungsschreiben und Wettbewerbe.

Die Mitgliedschaft bei der Eisenbahn-Stenografenschaft können Eisenbahnbedienstete und ihre Angehörigen erwerben.

Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn hat die Eisenbahn-Stenografenschaft als betriebliche Sozialeinrichtung anerkannt.

Über den Wert und die Vorteile der Stenografie machte ein stenografischer Fachmann folgende Feststellungen:

1. Die Stenografie erzieht zur Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit, gute Stenografen seien daher meist gewissenhafte und zuverlässige Menschen.
2. Der Kurzschriftunterricht erzieht zur Freude an fehlerloser Arbeit, zur Freude am Erfolg, und stärkt damit den Willen.

3. Steigern der Schreibfertigkeit setzt Stetigkeit und Fleiß voraus. „Gute Stenografen sind fleißige Menschen.“
4. In jedem sorgfältig arbeitenden Stenografen entwickelt sich der Blick für schöne Zeichen und Formen ganz allgemein. Der formale Bildungswert der Kurzschrift ist offensichtlich.
5. Für die Steigerung der Schreibfertigkeit und für die Eilschrift genügt nicht mehr die Beherrschung der Stenografie. Es kommen hinzu: Rechtschreibung, Satzzeichenlehre, Sprachbeherrschung, Sprachgefühl, gutes Gedächtnis, umfassende Allgemeinbildung und die Fähigkeit, sich in jedes Sachgebiet rasch hineinzuwenden zu können.

Für einen Beitrag von monatl. nur 0,60 DM können die Mitglieder der Stenografenschaft jederzeit kostenlos an den von der Eisenbahn-Stenografenschaft durchgeführten Diktaten, Übungs- und Wettstreiten teilnehmen und erhalten monatlich die lehrreiche und vielseitige Zeitschrift „Der Eisenbahn-Stenograf“. Die Übungsstunden werden jeweils im Amtsblatt der ED oder durch Rundschreiben rechtzeitig bekanntgegeben. Anmeldungen nehmen jederzeit die Bezirksschulleitung Karlsruhe sowie die zuständigen Zweigschulleiter entgegen. Von Fall zu Fall werden auch bei den einzelnen Zweigschulen Ortsstenografenschaften eingerichtet. Vordrucke für die Anmeldungen sind bei der Bezirksleitung der Stenografenschaft — Fernruf 1167 — erhältlich.

Wie uns die Ortsverwaltung Karlsruhe der GdED mitteilt, übernimmt sie für 50 Bedienstete, die Mitglied der GdED sind, den monatlichen Beitrag.

Verband  
Deutscher Eisenbahnfachschulen  
Bezirksschulleitung Karlsruhe/Bd

**Personalnachrichten** 3 P 50/P 51 a (ABl 95. 28. 11. 52.)

#### Übertragen:

Die Geschäfte des Dezernats 13 dem Reichsbahnrat Dr Holm Hoesch in Karlsruhe;  
die Geschäfte des Hilfsarbeiters 33 H dem Reichsbahnrat z Wv Konrad Remler in Karlsruhe.

#### Wieder übernommen:

Als Reichsbahnrat der Oberreichsbahnrat z Wv Günther Schöner in Karlsruhe;  
als Reichsbahnoberinspektor Heinrich Wasmund in Karlsruhe;  
als Reichsbahninspektor Karl Nowara in Lahr-Dinglingen;  
als techn. Reichsbahninspektor Heinrich Eßmann in Karlsruhe;  
als Oberwerkmeister Werner Stürmer in Konstanz;  
als Reichsbahnsekretär Arno Noack in Loßburg-Roth;  
als Reservelokomotivführer Erich Stapenbeck in Haltingen;  
als Ladeschaffner Richard Siebler in St-Georgen/Schwarzw;  
als Amtsgehilfe Richard Dunst in Rottweil.

#### Rücküberführt:

Zum Lademeister der Oberladeschaffner Martin Knapp in Offenburg.

#### Übernommen (im Zuge des Beamtenausgleichs):

Der Zugführer Ludwig Zapf aus dem Bezirk der ED Regensburg zum Bahnhof Basel Bad. Rbf.

#### Befördert:

Zum Reichsbahnoberamtmann der Reichsbahnamtman Emil Göppert in Basel;  
zum Reichsbahnamtman der Reichsbahnoberinspektor Otto Schuler in Karlsruhe sowie der techn. Reichsbahnoberinspektor Walter Immesberger in Offenburg;  
zum Reichsbahninspektor der Reichsbahnobersekretär Albert Bertet in Karlsruhe;

zum Reichsbahnobersekretär die Reichsbahnsekretäre Friedrich Hetzel und Franz Vollmer in Offenburg sowie Johann Ramsperger in Sigmaringendorf;

zum techn. Reichsbahnobersekretär der techn. Reichsbahnsekretär Robert Ketterer in Karlsruhe;

zum Oberlokomotivführer die Lokomotivführer Alex Brandenburg in Basel, Christian Boss, Johann Hauguth und Max Kathan in Lindau/Bodensee, Franz Hirz in Radolfzell sowie Edwin Jäkle in Villingen/Schwarzw;

zum Reichsbahnsekretär die Reichsbahnassistenten Ambrosius Alber und Johann Veith in Balingen/Württ, Paul Dannemann und Paul Hey in Basel, Theodor Fink in Bischweiler/Baden, Otto Löffler in Burgweiler, Paul Uttenweiler in Dotternhausen-Dormentingen, Karl Kunz in Freiburg/Brsg, Paul Meier in Gottenheim, Eugen Kölblin in Hirschsprung, Stefan Schroff in Hohenkrähen, Friedrich Bayer, Hermann Eisenhardt, Lorenz Huck und Karl Mantel in Karlsruhe, Wilhelm Lüber in Konstanz, Paul Groner in Laupheim, Theodor Geßmann und Siegfried Kottmann in Leutkirch, Raimund Kohnle in Lindau/Bodensee, Artur Bätzler, Wilhelm Herrenleben und Leo Neff in Offenburg, Engelbert Echle in Schaffhausen, Anton Kesenheimer und Anton Nothelfer in Schussenried, Josef Leberer in Seebrugg, Otto Ganter und Franz Hermann in Singen/Htwl, Josef Kläiber in Spaichingen, Paul Märkle in Tübingen, Hermann Dold in Villingen/Schwarzw sowie Albert Ströbner in Wurmlingen, ferner der Reichsbahnunterassistent Werner Vorbau in Stockach;

zur Reichsbahnsekretärin die Reichsbahnassistentin Frieda Jakoby in Konstanz;

zum Lokomotivführer die Reservelokomotivführer Wilhelm Faißt in Calw, Walter Schneider in Haltingen, August Müller in Offenburg sowie Bernhard Huber in Rottweil;

zum Werkmeister für Druckerei der Werkführer für Druckerei Hermann Reichert in Karlsruhe;  
zum Oberzugführer die Zugführer Wilhelm Lang und Hans Sabisch in Basel;

zum Zugführer die Oberzugschaffner Franz Huber in Offenburg, Josef Ströhn in Rastatt, Franz Böhrler und Johann Jehle in Waldshut sowie Wilhelm Wacker in Wildbad, ferner der Zugschaffner Emil Brudsche in Waldshut;

zum Reichsbahnassistent die Reichsbahnbetriebswarte Herbert Schönfelder in Achern, Josef Nusser in Aulendorf, Josef Gushurst in Baden-Oos, Paul Eckerle in Bad Krozingen, Josef Müller in Balingen/Württ, Johann Bläß und Max Nyffenegger in Basel, Franz Brügel in Bühl/Baden, Alois Rehm in Dettingen b/Urach, Walter Hornberger in Dornstetten, Josef Leichtle in Ehingen/Donau, Hermann Bühler in Emmendingen, Theodor Rasp in Eriskirch, Hermann Breining und Alfons Graf in Eutingen/Württ, Friedrich Eble in Freiburg/Brsg, Richard Beuter in Friedrichshafen, Eduard Hund in Friedrichshafen-Fischbach, Heinz Eberle und Heinz Habisreitinger in Freudenstadt, Rudolf Müßle in Gutmadingen, Josef Gerster in Hornberg, Heinrich Zimmerer in Hoßkirch-Königsseg, Josef Lienert und Reinhard Weug in Kehl, Josef Saier in Kirchzarten, Anton Funk in Langenargen, Willy Priester in Mössingen, Bertold Großklaus in Mühlheim/Baden, Hans Herb in Nonnenhorn, Christian Irion in Oberndorf/Neckar, Karl Faißt, Edgar Junker, Emil Kränkel, Kurt Peiseler und Ewald Schmitt in Offenburg, Friedrich Müller in Ottersweier, Eduard Stadler in Radolfzell, Helmut Schäfer in Rastatt, Hugo Pfeghaar in Ravensburg, Artur Weber in Renchen, Georg Fischer und Friedrich Rauscher in Reutlingen, Georg Bauknecht in Riedlingen, Otto Ess in Röthenbach/Allgäu, Johann Boos in Rottweil, Emil Knoll in Saulgau, Michael Riegger und Anton Rizzi in Scheidegg, Anton Biesenberger und Richard Zwick in Sigmaringen, Emil Bohle und Franz Egger in Singen/Htwl, Quido Jost in Steinbach/Baden, Karl Raisch in Talhausen, Paul Bertsch und Georg Buck in Tübingen, Wilhelm Wolff in Urach, Ernst Bruder, Fritz Hauswald und Josef Schuhmacher in Villingen/Schwarzw sowie Ottmar Schwarz in Wan-

gen/Allgäu, ferner der Ladeschaffner Hermann Stancker in Ravensburg;

zur Reichsbahnassistentin die Reichsbahnbetriebswartinnen Regina Tritschler in Basel, Hildegard Schweickhardt in Calw, Luise Binder in Ebingen Württ, Antonie Karg in Karlsruhe, Martha Haller in Kehl und Erna Wieder in Villingen/Schwarzw;

zum Reservelokomotivführer die Lokomotivheizer Wilhelm Meinzer in Konstanz sowie Wilhelm Gneiting, Friedrich Kehrer und Adolf Mader in Tübingen;

zum Oberlokomotivheizer der Lokomotivheizer Anton Rottweiler in Rottweil;

zum Lagermeister der Oberlageraufseher Heinrich Rothweiler in Karlsruhe;

zum Reichsbahnbetriebswart (Schiffskassier) der Matrose Karl Öß in Friedrichshafen;

zum Oberlageraufseher die Lageraufseher Albert Berger in Aulendorf, Josef Hanke in Rottweil und Kurt Springer in Singen/Htwl;

zum Oberrottenführer die Rottenführer Karl Weimer in Horb, Hermann Raidt in Rottenburg/Neckar und Josef Hasenöhrli in Schlachters;

zum Oberladeschaffner die Ladeschaffner Hermann Österle in Baden-Oos, Christian Böcherer, Hermann Knoll, Georg Ruf, Otto Schwenninger und Heinrich Strohbach in Freiburg/Brsg, Hermann Schoch in Hausach, Albert Bühler in Konstanz, Karl Kranz, Andreas Lang und Heinrich Vogt in Offenburg, Hermann Schmid in Radolfzell, Karl Hertweck, Ferdinand Mangold und Johannes Schweigert in Rastatt, Erwin Kuppel in Singen/Htwl sowie Otto Stadler in Villingen/Schwarzw.

#### Angestellt:

Als techn Reichsbahninspektor der außerplanmäßige techn Reichsbahninspektor Karl Ludwig in Karlsruhe;

als Reichsbahnassistent der RASS-Anwärter Ewald Schulz in Baden-Baden;

als Reichsbahnassistent (Bp) der Bp-Bedienstete Wilhelm Rauch in Karlsruhe sowie der Bkp-Bedienstete Wilhelm Kautz in Offenburg;

als Reservelokomotivführer die Reserve-lokomotivführeranwärter Georg Abt in Aulendorf, Hans Greulich und Max Siehl in Freiburg/Brsg, Johann Legner in Friedrichshafen, Johann Zürcher in Haltingen, Heinrich Feustel in Lindau/Bodensee, Josef Dobler und Karl Wacker in Offenburg sowie Ludwig Harsch in Villingen/Schwarzw;

als Reserveschiffsmaschinist die Reserveschiffsmaschinenanwärter Gottfried Fechtig und Karl Späth in Friedrichshafen sowie Peter Joachim und Gerhard Zuber in Lindau/Bodensee;

als Reichsbahnbetriebswart der Eisenbahnhilfe Erwin Diebold in Schweningen/Neckar;

als Lokomotivheizer der Lokomotivheizer-anwärter Hans Brombacher in Haltingen;

als Weichenwärter die Hilfsweichenwärter William Böhrer in Konstanz und August Klampfl in Wangen/Allgäu;

als Ladeschaffner der Hilfs-ladeschaffner Vinzenz Feuerstein in Lindau-Reutin;

als Schrankenwärter die Hilfsschrankenwärter Georg Jockers in Kehl, Wilhelm Weinbrecht in Kenzingen, Josef Kulmus in Leutkirch, Karl Kurz in Mühlheim/Baden, Karl Eberlin in Neuhausen/Schweiz, Eugen Ernst in Offenburg, Karl Baumann in Orschweier, Rudolf Dietrich in Radolfzell, Ludwig Folsche in Überlingen sowie Gottfried Stösser in Weisenbach.

#### Übergeführt:

Zum Reichsbahnassistent die Reichsbahnunterassistenten August Geßler in Aulendorf, Horst Thörmer in Bachheim, Rudolf Weber in Basel, Alois Weber in Biberach/Riß, Hans Zug in Bodelshausen, Emil Thumulka in Deißlingen, Edwin Keller in Donau-eschingen, Martin Vötsch in Ebingen/Württ, Alois Hotz in Enzisweiler, Walter Schick in Geisingen, Richard Sperle in Konstanz, Hermann Hummel in Lahr-Dinglingen, Franz Maier in Legelshurst, Willi Halder und August Schmid in Leutkirch, Fritz Eisele und Rudolf Neumaier in Lindau/Bodensee, Fritz Taubenberger in

Lindau-Reutin, Leopold Müller in Münsingen, Albert Feineisen in Neudingen, Jakob Walz in Reutlingen, Herbert Reiner in Ringsheim, Bernhard Baur und Herbert Hörtkorn in Rottenburg/Neckar, Max Führer in Scheidegg, Franz Seeger in Seebrugg, Rudolf Schwenke in Sinzheim b/Bühl, Anton Meßmer in Waldshut sowie Richard Katzenstein in Weil/Rhein;

zum Reservelokomotivführer der Oberlokomotivheizer Otto Illg in Freudenstadt;

zum Oberlokomotivführer der masch techn Reichsbahnobersekretär Friedrich Siegel in Freiburg/Brsg;

zum Weichenwärter der Rangieraufseher Sixtus Anselment in Offenburg;

zum Bahnhofsschaffner der Weichenwärter Pius Dettinger in Rottenburg/Neckar.

#### Versetzt:

Die Oberreichsbahnräte (Reichsbahndirektionspräsident a.D.) Hans Ball von der ED Mainz als Leiter der Bauabteilung zur ED Karlsruhe und Otto Englert vom BA Offenburg als Dez 32 zur ED Mainz;

die Reichsbahnräte Fritz Gerlinger von der ED München als Dezernent 36 zur ED Karlsruhe, Heinrich König von der ED Stuttgart als Hilfsarbeiter 46 H 1 ebenfalls zur ED Karlsruhe und Heinz-Werner Rathke vom BA Rastatt zur ED Hamburg als Vorstand des BA Hamburg und gleichzeitig als Dezernent der ED;

der Reichsbahnamtman Walter Immesberger von der ED Trier zum EAW Offenburg;

der Reichsbahnoberinspektor Josef Madloch in Karlsruhe nach Freiburg/Brsg;

die techn Reichsbahnoberinspektoren Max Puck vom EAW Hannover zum EAW Friedrichshafen und Walter Holl vom EAW Friedrichshafen zum ESA Frankfurt/Main;

die Reichsbahninspektoren Georg Auchter in Bühl/Baden nach Immendingen und Robert Rösch in Thayngen/Schweiz nach Weil/Rhein;

die außerplanmäßigen Reichsbahninspektoren Rudolf Gitzinger in Baden-Oos nach Karlsruhe, Erich Kirsch in Göggingen nach Riegel, Heinz Reinfried in Immendingen nach Gernsbach, Werner Dresch in Kehl nach Offenburg, Werner Schneider in Marbach/Baden nach Donaueschingen, Richard Rummel in Offenburg nach Bühl/Baden und Friedrich Fechtig in Waldshut nach Säckingen;

die Reichsbahnobersekretäre Josef Zettler in Leutkirch nach Kißlegg, Wilhelm Maurer in Rottweil nach Tuttlingen und Josef Herrmann in Waldshut nach Thayngen/Schweiz;

der masch techn Reichsbahnobersekretär Friedrich Siegel in Neustadt/Schwarzw nach Freiburg/Brsg;

die Reichsbahnsekretäre Robert Zeeb in Friedrichshafen nach Offenburg, Anton Kaupp in Hochdorf b/Horb nach Horb, Eduard Futterer in Ihringen nach Biberach/Baden, Josef Gaigl in Kißlegg nach Reutlingen, Viktor Steiert in Pfullendorf nach Ludwigshafen/See, August Müller in Schenkzell nach Schiltach, Hermann Meßmer in Seebrugg nach Ihringen, Josef Frietsch in Steinbach/Baden nach Offenburg, Friedrich Walser in Talhausen nach Hochdorf b/Horb und Gustav Scholl in Weil/Rhein nach Basel;

die Lokomotivführer Georg Scheibel in Freiburg/Brsg nach Neustadt/Schwarzw und Lutwin Brausch in Lindau/Bodensee nach Radolfzell;

der Werkmeister H u K Anton Schilling in Aulendorf nach Friedrichshafen;

der Oberzugführer Albert Nordmann in Freiburg/Brsg nach Basel;

die Reichsbahnassistenten Franz Königer in Appenweier nach Offenburg, Hermann Haffa in Eimeldingen nach Schenkzell, Wilhelm Neumann in Oberndorf/Neckar nach Rietheim/Württ, Primus Hummel in Villingen/Schwarzw nach Triberg und Otto Eckenstein in Weil/Rhein nach Eimeldingen;

der Reichsbahnunterassistent Alfred Eble in Steinen nach Weil/Rhein;

die Reservelokomotivführer Josef Stahl in Haltingen nach Regensburg und Hans Dilger in Radolfzell nach Konstanz;

der Rottenmeister Karl Grässer in Rastatt nach Karlsruhe;

die Reichsbahnbetriebswarte Otto Streb in Baden-Oos nach Karlsruhe, Josef Müller in Balingen/Württ nach Hoßkirch-Königsegg, Helmut Hehme in Bühl/Baden nach Rastatt, Horst Mau in Gernsbach in den Bezirk der ED Hamburg, Heinrich Zimmerer in Hoßkirch-Königsegg nach Scheer, Franz Liepold in Klengen nach Gengenbach, Johann Adam in Müllheim/Baden nach Freiburg/Brsg, Karl Zinser in Schramberg nach Thayngen/Schweiz und Anton Weber in Waldshut nach Radolfzell;

der Lokomotivheizer Franz Schmid aus dem Bezirk der ED Regensburg zum Bw Haltingen;

der Triebwagenführer Otto Sonntag in Weingarten/Württ nach Baienfurt;

der Oberrangieraufseher Otto Bär in Rheinfelden/Baden nach Basel;

der Oberzugschaffner Ernst Grüniger in Immendingen nach Singen/Htwl;

der Leitungsaufseher Walter Dangel in Reutlingen nach Karlsruhe;

der Zugschaffner Hans Kleylein in Freiburg/Brsg nach Basel;

der Ladeschaffner Josef Meggle in Lindau-Reutin nach Lindau/Bodensee;

die techn Angestellten Oskar Bender in Freiburg/Brsg nach Tübingen und Hans Daniel in Karlsruhe zum Bundes-Verkehrs-Ministerium nach Bonn.

#### Zurruhesetzt:

Der Reichsbahnoberinspektor Hermann Maushart in Bühl/Baden;

die Reichsbahninspektoren Friedrich Welti in Freiburg/Brsg und Emil Vogel in Villingen/Schwarzw;

die Reichsbahnobersekretäre Alois Halk in Appenweiler, Wilhelm Hemberle und Edwin Schultheiß in Karlsruhe sowie Robert Speer in Offenburg;

der masch techn Reichsbahnobersekretär Karl Abel in Freudenstadt;

die Oberlokomotivführer Friedrich Wilcke in Offenburg, Albert Leopold in Rottweil und Raphael Friedrich in Tübingen;

der Oberwerkmeister Emil Köppel in Offenburg;

die Reichsbahnsekretäre Jakob Haug in Ebingen/Württ, Georg Fleischhut in Heimenkirch und Anton Schmucker in Scheer;

der Lokomotivführer Karl Schrempp in Offenburg;

die Oberzugführer Karl Mamber in Calw und Lorenz Eberle in Offenburg;

der Oberlademeister Karl Trescher in Basel;

der Reichsbahnassistent Anton Glöggler in Meßkirch;

der Wagenmeister Eugen Dürr in Tübingen;

der Reichsbahnbetriebswart Josef Schnepf in Karlsruhe;

der Oberweichenwärter Karl Arb in Hochdorf b/Horb;

der Oberladeschaffner Ambros Leible in Offenburg;

der Bahnhofsschaffner Franz Natter in Ochsenhausen;

der Oberschrankenwärter Josef Hug in Gengenbach;

der Amtsgehilfe Karl Lochmann in Tübingen;

der Bahnwärter Eugen Durath in Weil/Rhein.

**Auf Antrag aus dem Eisenbahndienst ausgeschieden:**

Der Abteilungspräsident Prof. Dr.-Ing. Rudolf Klein in Karlsruhe;

der techn Angestellte Albert Rödelstab in Konstanz.

**Aus dem Beamtenverhältnis durch Geltendmachung des Widerrufs entlassen nach § 61 DBG:**

Der Reichsbahnbetriebswart Franz Kraus in Freiburg/Brsg.

**Aus dem Eisenbahndienst ausgeschieden nach § 53 DBG:**

Der Reichsbahnobersekretär Artur Kornmeier in Offenburg.

**Sprachecke** 4 P 66 Pu (ABl 95. 28. 11. 52.)

Vorgang: ABIVerf Nr 476/1951

**Sprachecke** **Folge 7**

Wieder einmal etwas über Satzzeichen:  
**Der Beistrich (das Komma)**

A. Im einfachen Satz steht der Beistrich:

a) zwischen nebengeordneten Satzgliedern, also bei Aufzählungen, die nicht durch „und“, „oder“, „sowie“, „sowohl — als auch“, „weder — noch“, „entweder — oder“ verbunden sind.

Beispiel: Montags haben wir Deutsch, Geschichte, Rechnung und Erdkunde;

b) bei Aufzählungen oder näheren Erläuterungen vor dem einleitenden Wort;

z. B.: Hans hat sich in der Schule sehr gebessert, besonders im Rechnen. Er treibt gern Sport, wie Rudern, Schwimmen, Fußball und Leichtathletik;

c) zur Abtrennung der Anrede;

z. B.: Schreiben Sie bitte diesen Brief, Frau Müller! Ich mußte Sie, Herr Schneider, schon mehrere Male erinnern;

d) nach alleinstehenden Befehlsformen sowie nach Wörtern, die eine Empfindung oder eine Stellungnahme ausdrücken, wenn eine Tonpause folgt;

z. B.: Komm, wir gehen! Nein, das kann ich nicht billigen;

e) zur Einschließung von Beisätzen;

z. B.: Hans, unser neuer Lehrling, ist zur Post gegangen;

f) bei Datumsangaben hinter dem Ort bzw dem Wochentag;

z. B.: Karlsruhe, den 20. November 1952. Donnerstag, den 20. November 1952.

(Fortsetzung folgt.)

#### Offene Dienstposten (unter Beachtung der ABIVerf 598/1951)

(ABl 95. 28. 11. 52.)

1	2	3	4	5
Bezeichnung und Bewertung des Dienstpostens	zu besetzen auf	Wohnungsverhältnisse	Bewerbungsfrist an ED *)	Bemerkungen
B-Rate bei der Bp-Wache Freiburg — 3 H P 42 —	sofort	—	10.12.1952	Bewerber, die im Lohnrechnungs- und Krankenkassenwesen ausgebildet sind, werden bevorzugt.
Signalwerkmeisterposten bei der Bm Leutkirch — 4 H P 49 —	sofort	—	15.12.1952	
Werkführerposten (FA VI) beim Bw Basel mit dienstl. Wohnsitz in Haltingen — 4 H P 49 —	sofort	—	15.12.1952	

\*) 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