

DIE BUNDESBAHN

AMTLICHES ORGAN DER
HAUPTVERWALTUNG DER
DEUTSCHEN BUNDESBAHN

FRÜHER
„DIE REICHSBAHN“



HAUPTSCHRIFTLLEITER:
REICHSBAHNDIREKTIONS-
PRÄSIDENT I. R. DR. ROSER
CARL RÜHRIG-VERLAG
KÖLN-RIEHL U. STADE

23. Jahrgang

Offenbach, 20. September 1949

Heft 18

Nachdruck mit genauer Quellenangabe gestattet

Zum ersten Heft „Die Bundesbahn“

Mit dem 7. September 1949 hat die Deutsche Reichsbahn in den Westzonen auf Grund einer Anordnung des Herrn Direktors der Verwaltung für Verkehr im Einklang mit den Bestimmungen des Grundgesetzes den Namen „Deutsche Bundesbahn“ angenommen. Dieser Namensänderung mußte der Titel unseres amtlichen Organs angeglichen werden. Das vorliegende Heft erscheint daher zum ersten Mal mit dem neuen Namen „Die Bundesbahn“.

„Die Reichsbahn“ blickt auf eine ehrenvolle Tradition zurück. In der Zeit ihres 23jährigen Bestehens hat sie ihre Bedeutung für das Eisenbahn-Verkehrswesen und ihre Unentbehrlichkeit als Bindeglied der Eisenbahnverwaltung zur Öffentlichkeit bewiesen. Sie hat sich dabei nicht nur der besonderen eisenbahnfachlichen Probleme angenommen, sondern auch die allgemeinen verkehrspolitischen, verkehrswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Tagesfragen in ihre Berichterstattung einbezogen. Dadurch ist sie der interessierten Öffentlichkeit und den meisten Eisenbahnern zu einem unentbehrlichen Begleiter geworden. Mit der Umbenennung in „Die Bundesbahn“ soll und wird sich an dieser grundsätzlichen Aufgabe nichts ändern.

Die Schwierigkeiten, mit denen die bisherige Deutsche Reichsbahn in der letzten Zeit zu kämpfen hatte und die die jetzige Deutsche Bundesbahn in Zukunft zu meistern haben wird, sind in den letzten Heften dieser Zeitschrift wiederholt und eingehend erörtert worden. Diese Schwierigkeiten haben bekanntlich dazu geführt, daß wir unser amtliches Organ nicht — wie früher — wöchentlich erscheinen lassen konnten. Wir haben im Gegenteil den Umfang der Zeitschrift erst in der letzten Zeit einschränken müssen, hoffen aber, daß es sich dabei nur um eine vorübergehende Maßnahme handelt und daß es in absehbarer Zeit möglich sein wird, die Zeitschrift häufiger erscheinen zu lassen.

In jedem Falle aber wird „Die Bundesbahn“ die bisherige Tradition der „Reichsbahn“ fortsetzen und nach wie vor bestrebt sein, für den anspruchsvollen Fachmann auf dem Gebiete des Eisenbahn-Verkehrswesens eine gegenwartsnahe und anregende Informationsquelle für Wissenschaft und Praxis zu bleiben.

Offenbach (M), den 14. September 1949

Der Leiter der HVB
Dr. jur. Fritz Busch,
Generaldirektor

Der Hauptschriftleiter
Dr. jur. Max Roser,
Rb-Direktionspräsident i. R.

Amtlicher Teil

42) Personalmeldungen, Stellenausschreibung

Der Dienstposten des Pressereferenten (Ministerialrat, Besoldungsgruppe A 1) der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Offenbach (Main) wird zur Neubesetzung ausgeschrieben.

Voraussetzungen: Volkswirtschaftliche Kenntnisse, allgemeine Kenntnisse auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens, schriftstellerische Begabung, journalistische Erfahrungen, gewandt und wendig.

Lebensalter nicht unter 40 Jahren.

Bewerbungen mit ausführlichem Lebenslauf und Fotokopie oder beglaubigter Abschrift des rechtskräftigen endgültigen Entnazifizierungsbescheides bis 30. September 1949 an den Leiter der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Offenbach (Main), Biebererstraße 59.

Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

Dienstposten wird außerdem im Personalblatt des Personalamts der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes ausgeschrieben.

43) Wegweiser nach den Bahnhöfen

42.421 I a 250 v. 29. 6. 1949.

In den Straßen der Städte sind die für die ortsfremden Reisenden unentbehrlichen Hinweisschilder für den Zugangsweg nach den Bahnhöfen zum großen Teil durch Kriegseinwirkungen vernichtet und noch nicht wieder ersetzt worden. Auch in ländlichen Gegenden und hier insbesondere an Straßen- und Weggabelungen würden solche Hinweisschilder zur Kennzeichnung des nächsten Weges nach dem Bahnhof der Bundesbahn-Verkehrswerbung förderlich sein. Wenn auch die gegenwärtige Wirtschaftslage die Beschaffung dieser Schilder in größerem Umfange verbietet, halten wir es doch für notwendig, daß die Eisenbahndirektionen dieser Frage besondere Aufmerksamkeit widmen, im Benehmen mit den zuständigen Stellen für die Hinweisschilder festlegen und im Rahmen der verfügbaren Wirtschafts- und Barmittel besonders vordringliche Schilder möglichst bald anbringen lassen, wenn sich die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nicht selbst bereiftinden sollten, derartige Schilder zu beschaffen und anzubringen.