

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Amtsblatt der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe.
1920-1922
1921**

77 (7.11.1921)

Amtsblatt

der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe

Nr. 77

Karlsruhe, den 7. November

1921

Inhalt:

Nr. 265. Instandsetzung der Güterwagen.

B. Betriebs-, Werkstätte- und Materialangelegenheiten.

Nr. 265. Instandsetzung der Güterwagen.

B 21. M 14 a. Nr. M 874. (Abl. 77. 7. 11. 21.) Die Verfügungen Nr. 3 und 4 im Nachrichtenblatt 135/1920 werden aufgehoben und durch folgende ersetzt:

A. Gruppeneinteilung:

Die schadhaften Güterwagen, die den Werkstätten zur Instandsetzung zugewiesen werden, sind nach dem Umfang und der Art der Instandsetzungsarbeiten nach den Gruppen 1, 2, 2*, 3, D. oder Z zu unterscheiden und zu bezeichnen.

1. Gruppe: Wagen mit leichten Schäden, die bei einer Betriebswerkmeisterei oder, wenn sie nicht lauffähig sind, am Ort ihrer Beschädigung innerhalb 1 bis 2 Tagen instand gesetzt werden können; hierzu gehören insbesondere:

- a) Warmläufer, die ohne Abdrehen des Radsatzes lauffähig gemacht werden können,
- b) Wagen, an denen nur Teile der Zug- und Stoßvorrichtung oder der Bremse u. dgl. ausgewechselt werden müssen,
- c) Wagen, die durch das Richten einzelner Beschlagteile voll lauf- und gebrauchsfähig gemacht werden können,
- d) Wagen, an denen Bremshausfenster oder nur einzelne Bretter ersetzt werden müssen.

Nicht zur 1. Gruppe gehören Wagen, die ganz gehoben werden müssen, um die Radsätze auszuwechseln oder die Ausbesserung vornehmen zu können.

2. Gruppe: Wagen mit mittleren Schäden, die nicht gehoben werden müssen und ohne Auswechslung der Radsätze in 3 bis 4 Tagen fertiggestellt werden können.

2*. Gruppe: Untersuchungswagen mit leichten Schäden oder Wagen, deren Radsätze ausgewechselt werden müssen.

3. Gruppe: Wagen mit schweren Schäden, auch solche, bei denen das Wagendach und der Anstrich erneuert werden müssen.

D-Gruppe: Wagen, die nur Dachschäden haben. Wagen der Gruppen 1 bis 3 mit schadhaften Dächern werden entsprechend bezeichnet, z. B. 2 D.

Z-Gruppe: Wagen, die wegen ihres schlechten Zustandes zerlegt werden müssen.

B. Anschreiben.

Wagen, die nicht alsbald in Arbeit genommen werden können und auf Werkstätten- oder Betriebsgleisen hinterstellt werden, sind durch einen Bediensteten, der für den Meldebezirk (vgl. E) zuständigen Betriebswerkmeisterei oder Werkstätte nachsehen zu lassen. Dieser Bedienstete hat die Gruppe, zu der die einzelnen Wagen gehören, mit arabischen Ziffern in auffälliger Weise mit gelber Ölkreide, auf beiden Seiten der Wagen neben der Anschreibtafel, anzuschreiben.

Die Wagen sind erst nach sorgfältiger Untersuchung zu bezeichnen. Es darf nicht vorkommen, daß z. B. Wagen mit schweren Schäden für Gruppe 1 und leichtbeschädigte Wagen für Gruppe 3 ausgezeichnet werden. Die Beamten, die die Auscheidung vornehmen, haben unter der Gruppenziffer ihren Dienort und ihren Namenszug anzuschreiben, z. B. 2 D, d. h. Wagen mit mittleren Schäden sowie Dachschäden, Karlsruhe, Frank.

C. Bekleben.

Die schadhaften Verbands- (Reichsbahn- sowie Deutscher-) Wagen werden wie bisher mit roten Ausbesserungszetteln (Vordruck 2343) beklebt. Demnach sind Wagen, deren Schäden durch weiteren Gebrauch der Wagen sich vergrößern oder den Gebrauch der Wagen beeinträchtigen oder unmöglich machen, zu bekleben, und zwar:

1. und 2. Gruppe: Roter Zettel mit abgeschnittener unterer rechter Ecke.

2*, 3. und D-Gruppe: Roter Zettel.

Der Kopf der Zettel „Nicht zu beladen“ ist bei der 1. und 2. Gruppe abzutrennen, wenn der Wagen trotz seines Schadens laufen und beladen werden kann.

D. Melden.

Die Stationsämter, auch auf Stationen mit Betriebswerkmeistereien und Werkstätten, haben der für ihren Meldebezirk zuständigen Werkstätte (vgl. E) arbeitstäglich schriftlich den Bestand der auf den Bahnhöfen hinterstellten Schadwagen, getrennt nach Gruppen, mitzuteilen. Vordrucke hierfür folgen nach; weiterer Bedarf ist beim maschinentechnischen Büro anzufordern. Dabei ist anzugeben, wieviel belgische, französische, italienische, russische, rumänische oder serbische Deutfahrzeuge sich unter den einzelnen Gruppen befinden. Z. B.:

Heute keine Beilage.

Stand der Schadwagen am 21. Oktober 1921 in Graben-Neudorf.

Gruppe	Abgestellt im ganzen	Darunter sind :					
		belgische	französische	italienische	russische	rumänische	serbische
1	10	2	3				
2	5	1					
2*	40	2		1		1	
3	20	3			4		
1 D	.						
Z	1						

Schadwagen dürfen unter keinen Umständen ohne Zustimmung des Maschinentechnischen Büros der Eisenbahn-Generaldirektion von einer Station zur andern abgeschoben werden. Bei Änderungen im Bestand ist den Werkstätten der Grund mitzuteilen, z. B. 20 Wagen an Signalwerke Bruchsal gesandt. Wenn Schadwagen eintreffen, die noch nicht nach Gruppen ausgeschieden sind, haben die Stationsämter die Werkstätten ihres Bezirks um Abordnung eines Beamten zu ersuchen, der die Wagen ausscheidet. Um Doppelzählung und Unstimmigkeiten bei der Schadwagenzählung zu vermeiden, haben die Stationsämter mit den am Ort liegenden Werkstätten die Zählbezirke (Abstellgleise, Werkstättingleise) zu vereinbaren. Die Hauptwerkstätte, die Werkstätteninspektionen Offenburg und Schwezingen, die Betriebswerkmeistereien und die Betriebswagenwerkmeisterei Mannheim Abf melden arbeitstäglich dem Maschinentechnischen Büro (Fernsprecher 174) schriftlich unter Beigabe der Meldungen der Stationen, den Stand der bei ihnen und in ihrem Bezirk hinterstellten Schadwagen, getrennt nach Werkstätte, Abstellbahnhöfen, Schadgruppen und Herkunft (belgische, französische, italienische, russische, rumänische, serbische und Reichsbahnwagen). Die Vordrucke sind vom Maschinentechnischen Büro zu verlangen.

E. Meldebezirke.

die Stationen der Strecken	melden an die Werkstätten:
1. Würzburg ○—Seckach	Betriebswerkmeisterei Lauda.
2. Wertheim—Mergentheim ○	" "
3. Seclach—Rippberg	" "
4. Wallbüren—Hardheim	" "
5. Tauberbischofsheim—Königheim	" "
6. Seclach ○—Eberbach ○	" Neckarelz.
7. Neckarelz—Jagstfeld ○	" "
8. Neckarelz—Neckesheim ○	" "
9. Eberbach—Heidelberg	" Heidelberg.
10. Heidelberg—Friedrichsfeld Süd ○	" "
11. Neckargemünd—Sinsheim—Jagstfeld ○	" "
12. Sinsheim—Eppingen ○	" "
13. Heidelberg—Rot-Malsch ○	" "
14. Heidelberg—Schwezingen ○—Luzhof	" "
15. Mannheim Pbf—Friedrichsfeld Süd	Betriebswagenwerkmeisterei Mannheim Abf.
16. Mannheim Industriehafen—Graben-Neudorf ○	" "
17. Rheinau—Brühl	" "
18. Schwezingen	Werkstätteinspektion Schwezingen.
19. Bretten—Bruchsal—Rheinsheim	Betriebswerkmeisterei Bruchsal.
20. Rot-Malsch—Weingarten ○	" "
21. Weingarten—Karlsruhe—Baden-Baden	Hauptwerkstätte Karlsruhe.
22. Graben-Neudorf ○—Eggenstein—Karlsruhe	" "
23. Eppingen—Karlsruhe	" "
24. Graben-Neudorf ○—Blankenloch—Karlsruhe	" "
25. Durlach—Mühlacker ○	" "
26. Karlsruhe—Mayau	" "
27. Sämtliche Bahnhöfe in Karlsruhe	" "
28. Karlsruhe—Durmshheim—Rastatt	" "
29. Rastatt—Mitte Rhein	" "
30. Rastatt—Raumünzach	" "
31. Baden-Dos ○—Kiegel ○	Werkstätteinspektion Offenburg.
32. Appenweier—Kehl	" "
33. Appenweier—Oppenau	" "
34. Offenburg—Viberach—Zell	" "

Die Stationen der Strecken

melden an die Werkstätten:

35. Lahr-Dinglingen—Lahr-Stadt	Werkstätteinspektion Offenburg.
36. Riegel—Müllheim	Betriebswerkmeisterei Freiburg Abf.
37. Denzlingen—Elzach	" "
38. Freiburg Pbf—Breisach	" "
39. Freiburg—Neustadt—Bonndorf	" "
40. Müllheim—Neuenburg	" "
41. Freiburg Abf—Freiburg Süd	" "
42. Müllheim—Basel	" Haltingen.
43. Basel—Säckingen	" "
44. Lörrach—Weil-Leopoldshöhe—Mitte Rhein	" "
45. Basel—Schopfheim—Zell (Wiesental)	" "
46. Schopfheim—Säckingen	" "
47. Säckingen—Wilchingen-Hallau	" Waldshut.
48. Oberlauchringen—Zmmendingen ○	" "
49. Wilchingen-Hallau—Radolfzell ○	" Singen.
50. Zmmendingen—Singen	" "
51. Singen—Beuren	" "
52. Radolfzell—Sigmaringen ○	" Radolfzell.
53. Krauchenwies—Mengen ○	" "
54. Schwackenreute—Pfullendorf	" "
55. Radolfzell—Konstanz	" Konstanz.
56. Stahringen—Kluftern	" "
57. Oberuhldingen—Mühlhofen—Unteruhldingen	" "
58. Mimmehausen—Frickingen	" "
59. Biberach-Zell—Niederwasser ○	" Hausach.
60. Hausach—Schiltach	" "
61. Niederwasser—Zmmendingen	" Billingen.
62. Marbach—Bad Dürheim	" "
63. Donaueschingen—Kappel-Gutachbrücke ○	" "

F. Verschubdienst.

Die Wagenmeister haben die Schadwagen zu untersuchen und nach Schadgruppen auszuscheiden. Sie sind nach Schadgruppen getrennt wenn möglich auf besonderen Gleisen in den Bahnhöfen zusammen zu stellen. Ist dies ausnahmsweise nicht durchführbar, so sind die Schadwagen nach Gruppen getrennt zusammen zu stellen.

G. Behandlung der Schadwagen in den Werkstätten.

Schwerbeschädigte sowie untersuchungspflichtige Güterwagen werden nur von der Hauptwerkstätte sowie den Werkstätteninspektionen Schwellingen und Offenburg instand gesetzt. Während des Wagenmangels haben aber alle Werkstätten bis auf weiteres, also auch die Hauptwerkstätte und die Werkstätteninspektionen, in erster Reihe die Schadwagen der Gruppen 1 und 2 auszubessern, damit so viel Wagen als möglich dem Betrieb zugeführt werden können.

Solange so viel schadhafte Wagen vorhanden sind, sollen Privatgüterwagen in den Eisenbahnwerkstätten nur untersucht werden. Instandsetzungsarbeiten sollen an diesen Wagen nur übernommen werden, wenn die Eisenbahnverwaltung für die Schäden haftet. Im übrigen ist den Wageneigentümern anheimzustellen, die Wagen durch Privatwerke ausbessern zu lassen.

Nicht mehr ausbesserungswürdige Beutewagen sind von den Werkstätten jeweils unter Angabe der Eigentumsmerkmale mit Kennbuchstaben, Nummer, Gattung, Bauart des Untergestells (Eisen, Holz oder beides zusammen), Alter und Tragfähigkeit dem Maschinentechnischen Büro zur Ausmusterung vorzuschlagen. Wenn die Ausmusterung beantragt ist, hat die den Antrag stellende Werkstätte für die Zeit, in der die auszumusternden Beutewagen auf Betriebsgleisen, also nicht auf Reichstreuhandgleisen hinterstellt werden müssen, durch Vermittlung des Maschinentechnischen Büros, die von der Reichstreuhandgesellschaft zu bezahlende Miete erheben zu lassen.

Die Werkstätten haben darüber zu wachen, daß sie ständig über einen genügenden Arbeitsvorrat an Schadwagen verfügen. Bei Bedarf sind Schadwagen beim Maschinentechnischen Büro (Fernsprecher 174) sofort oder mit der Montagemeldung (Vordruck 3833) zu verlangen.

Die Dienstvorstände werden ersucht, den Vollzug dieser Anordnung fortgesetzt zu überwachen. Verfehlungen müssen verfolgt werden.

Die zur Unterweisung des Personals erforderlichen Abdrucke dieses Amtsblatts gehen den Dienststellen zu, weiterer Bedarf ist dem Maschinentechnischen Büro mitzuteilen.