

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

29 (19.5.1922)

Amtsblatt

der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe

Nr. 29

Karlsruhe, den 19. Mai

1922

Inhalt:

- | | |
|---|---|
| Nr. 158. Nachtdienstzulage. | Nr. 162. Abfahrtraftrag für Züge. |
| Nr. 159. Verlustentschädigungen für Kassenführer sowie für den Verkauf von Fahrkarten in den Zügen. | Nr. 163. Mietweise Abgabe von Karren an Eisenbahnpersonal zum Privatgebrauch. |
| Nr. 160. Übergangsgebühren. | Nr. 164. Kuriergepäck. |
| Nr. 161. Güterverkehr mit Belgien, Frankreich und Luxemburg. | Nr. 165. Beförderung von Durchwanderern durch deutsches Gebiet. |

A. Verwaltungs-, Kassen- und Rechnungsangelegenheiten.

Nr. 158. Nachtdienstzulage. (A 2. Zb 9. Nr. M 881.)

Der Herr Reichsverkehrsminister hat im Einvernehmen mit dem Herrn Reichsminister der Finanzen die auf Grund der Bestimmungen in Verfügung Nr. 181, Amtsblatt 55/1921, an Beamte usw. zu gewährende Nachtdienstzulage mit Wirkung vom 1. April d. J. ab bis auf weiteres auf 1 M für die Stunde festgesetzt.

Für die Beamten auf Schweizer Gebiet verbleibt es bis auf weiteres bei den bisherigen Beträgen.

Nr. 159. Verlustentschädigungen für Kassenführer sowie für den Verkauf von Fahrkarten in den Zügen. (Ar 11a. R 35. Nr. M 145/M 160.)

I. Erlaß des Herrn Reichsverkehrsministers vom 20. April 1922, E. VI. 65. 1028.

Die einheitlichen Grundsätze für die Zahlung von Verlustentschädigungen für Kassenführer konnten bis jetzt noch nicht endgültig festgelegt werden.

Da nach den eingegangenen Meldungen der für das Rechnungsjahr 1921 im Haushalt bei Kapitel 2, Titel 7, Ziffer 5 bewilligte Betrag voll erreicht wird, können zusätzliche Zahlungen über den Rahmen der Meldungen hinaus nicht mehr zugewilligt werden.

Für das Rechnungsjahr 1922 bleibt weitere Regelung vorbehalten.

II. Erlaß des Herrn Reichsverkehrsministers vom 27. April 1922, E. VI. 65. 1161.

Nach den in Aussicht genommenen neuen Bestimmungen über die Gewährung von Verlustentschädigungen für Kassenführer wird diese Entschädigung voraussichtlich nicht mehr nach den Einnahmen der Kassen, sondern nach der Höhe der eigenen baren Einnahmen der einzelnen am Bargeldverkehr beteiligten Bediensteten gewährt.

Es ist daher erforderlich, daß vom 1. April 1922 jeder an diesem Verkehr beteiligte Beamte und Hilfsbeamte kurze, zuverlässige und prüfungsfähige Aufzeichnungen über die Höhe seiner Bargeldeinnahmen führt. Hierbei sind angenommene Schecks nur dann als Bargeld zu behandeln, wenn bei der Einlösung der Kasse bares Geld dafür zufließt. Alle übrigen der Kasse auf bargeldlosem Wege zugehenden Einnahmen zählen nicht zu den entschädigungsfähigen Bargeldern. Mit dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen (1. April 1922), die so bald als möglich werden bekanntgegeben werden, treten sämtliche seither geltenden Bestimmungen über die Gewährung von Verlustentschädigung außer Kraft. Ebenso sind „Belohnungen für den Verkauf von Fahrkarten in den Zügen“ aus Kapitel 2, Titel 7, Ziffer 3 des Haushalts gemäß Erlaß vom 6. Dezember 1920 (E. V. p. 56. 1014) und vom 2. Januar 1922 (E. V. p. 56. 5741) vom 1. April 1922 ab nicht mehr zu zahlen.

III. Danach sind als in unserer Meldung enthalten wie für 1920 auch für das Rechnungsjahr 1921 zu allen Verlustentschädigungen an Kassenbeamte Nachzahlungen gewährt im Betrag von 50 v. H. der für 1919 bezahlten Entschädigungen. Die nachzuzahlenden Beträge werden mit möglichster Beschleunigung festgestellt und angewiesen werden.

Im übrigen sind vorläufig bis zum Erscheinen der in Aussicht genommenen neuen Bestimmungen für das laufende Rechnungsjahr (ab 1. April 1922) Verlustentschädigungen sowohl an Kassenbeamte wie an Zugbegleitbeamte nicht mehr zu zahlen.

Die angeordneten Aufzeichnungen sind monatlich und von jedem am Bargeldverkehr beteiligten Bediensteten besonders zu führen; sie dienen als Unterlagen für die nach den neuen Bestimmungen zu gewährenden Verlustentschädigungen und sind einstweilen bei den Dienststellen aufzubewahren.

Nr. 160. Übergangsgebühren. (A 2. Zb 9. Nr. M 895.)

I. Erlaß des Reichsministers der Finanzen I. B. 8284 vom 19. April 1922, Reichsverkehrsblatt Nr. 16/1922.

Im Anschluß an meine Rundschreiben — I. B. 58 681 — vom 11. Juni 1921 und — I. B. 1065 — vom 16. Januar 1922 beehre ich mich zur Behebung aufgetretener Zweifel mitzuteilen, daß die Gewährung von Übergangsgeld an nicht

vollbeschäftigte Arbeitnehmer in der Regel nicht in Frage kommt, da im Hinblick auf die anderweitige Beschäftigung dieser Angestellten und Arbeiter nicht anzunehmen ist, daß sie durch die Entlassung in eine besondere wirtschaftliche Notlage geraten werden. Von diesem Grundsatz dürfte nach Maßgabe der dem Chef der obersten Verwaltungsbehörde vorbehaltenen Entscheidung im Einzelfall nur dann abgewichen werden, wenn die zur Entlassung kommenden, nicht vollbeschäftigten Arbeitnehmer weder weiteres Einkommen aus beruflicher Tätigkeit, noch Ruhegehalt, Wartegeld oder andere Versorgungsgebühren aus Kassen des Reichs, der Länder, Gemeinden usw. beziehen. Die Berechnung des Übergangsgeldes hat in derartigen Fällen nach Maßgabe der eingangs genannten Schreiben unter Zugrundelegung des für die verkürzte Arbeitszeit bezogenen Arbeitsentgelts zu erfolgen.

II. Bei Amtsblattverfügung lfd. Nr. 74 ist auf gegenwärtige Verfügung hinzuweisen.

Anträge auf Gewährung von Übergangsgeld an nicht vollbeschäftigte Arbeitnehmer sind in allen Fällen der Eisenbahn-Generaldirektion vorzulegen.

B. Betriebs-, Werkstätte- und Materialangelegenheiten.

Nr. 161. Güterverkehr mit Belgien, Frankreich und Luxemburg.

(C 32. Gtb 14.)

Es besteht Veranlassung, die Bestimmungen der Dienstabweisungen für

1. die Abfertigung und Rechnungslegung bei den deutschen Güter- und Gütergutabfertigungen sowie bei denen der Saarbahnen betreffend den Güterverkehr zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg einerseits und Deutschland sowie dem Saargebiet anderseits (Ta 1920/705),
2. den Güterverkehr zwischen

- a) des Niederlanden einerseits und Elsaß-Lothringen und Luxemburg anderseits,
- b) Belgien einerseits und Elsaß-Lothringen und Luxemburg anderseits,
- c) Elsaß-Lothringen einerseits und Luxemburg anderseits (Ta 1921/728)

im Durchgang über deutsche und saarländische Strecken in Erinnerung zu bringen.

Anzulässig sind hiernach direkte Abfertigungen von Sendungen zwischen den Stationen der deutschen Bahnen einerseits und den Stationen der französischen Staatsbahnen, der französischen Midibahnen, der Paris—Orléansbahn, der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn und der Pariser Gürtelbahn anderseits, ferner zwischen allen Stationen der belgischen und französischen Bahnen (ausgenommen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen) einerseits und den Stationen der niederländischen Bahnen anderseits im Durchgang über deutsche Strecken.

Die Dienststellen werden angewiesen, die beteiligten Beamten hierüber aufzuklären und dafür zu sorgen, daß derartige unrichtige Abfertigungen mit direkter Frachtkarte für die Folge nicht mehr vorkommen. Treffen Sendungen aus dem Auslande mit unrichtiger direkter Kartierung auf den Grenzstationen ein, so sind sie anzuhalten und die Papiere der Nachbarstation zur Berichtigung zurückzugeben.

Nr. 162. Abfahrtraftrag für Züge.

(B 19. Bb 23. M 397.)

II. Erlass des Herrn Reichsverkehrsministers vom 3. April 1922, E. IV. 45. 2081.

„Bei der Untersuchung von Betriebsunfällen sind wiederholt Verstöße gegen die für die Wahrung der Betriebsicherheit besonders wichtige Bestimmung im § 24 (2) F.B. festgestellt worden, wonach kein Zug ohne Auftrag des zuständigen Beamten von einer Station abfahren darf. Der Auftrag zur Abfahrt an den Zugführer muß nach § 24 (9) und (13) F.B. in bestimmter vorgeschriebener Form gegeben werden, und zwar entweder durch den Ruf „Abfahren“, „Zug (Nummer) abfahren“, durch den Befehlsstab oder, soweit es besonders genehmigt ist, durch das Stellen des Ausfahrtsignals auf Fahrt. Andere Formen kennen die F.B. nicht. Sie sind unbedingt bindend.“

Kann ein Ausfahrtsignal, das für gewöhnlich nach § 24 (13) F.B. zur Erteilung des Abfahrtraftrags an den Zugführer benutzt wird, ausnahmsweise nicht auf Fahrt gestellt werden, so muß eine der anderen Formen, also entweder der Ruf „Abfahren“ oder der Befehlsstab angewendet werden. Der Befehl A „Zug darf vorbeifahren am Halt zeigenden Ausfahrtsignal“, „Zug soll auf falschem Gleise fahren“ usw. kann niemals einen Abfahrtraftrag in sich schließen, weil dieser Auftrag an feste Formen gebunden ist.“

I. Zum Vollzug wird bestimmt:

Bis zur Ausgabe des nächsten Berichtigungsblattes zu den Fahrdienstvorschriften sind folgende Paragraphen der Fahrdienstvorschriften handschriftlich zu ergänzen:

a) § 24 (13) am Schluß:

„Kann das Ausfahrtsignal nicht auf Fahrt gestellt werden, so ist Auftrag zur Abfahrt an den Zugführer nach § 24 (9) zu erteilen.“

b) § 50 (3) am Schluß:

„Kann das Ausfahrtsignal nicht auf Fahrt gestellt werden, so hat der Zugführer den Auftrag zur Abfahrt nach § 24 (9) abzuwarten.“

Ferner ist im Kopf des Befehls A (Anlage 3) der Vermerk anzubringen:

„Befehl gilt weder als Abfahrtraftrag des zuständigen Beamten, noch als Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt von der Station. § 24 (2), (9), (13) und § 50 (1), (3).“

Nr. 163. Mietweise Abgabe von Karren an Eisenbahnpersonal zum Privatgebrauch. (B 23. Mat 52 a.)

Zu Verfügung Nr. 4 Amtsblatt 1. 1921.

Die Gebühr für mietweise Abgabe von Karren an das Eisenbahnpersonal wird mit sofortiger Wirkung erhöht:

- a) auf 50 ₰ für die Stunde bei Dienststellen auf deutschem Gebiet,
- b) auf 40 Rappen für die Stunde bei Dienststellen auf schweizerischem Gebiet.

Angefangene Stunden werden voll berechnet.

Im Absatz 2 der angeführten Verfügung ist auf diese Änderung hinzuweisen, die übrigen Bestimmungen bleiben in Kraft.

C. Verkehrs-, Beförderungs- und Wagenangelegenheiten.

Nr. 164. Kuriergepäck. (C 31. Vb 9. Nr. M 436.)

I. Erlaß des Herrn Reichsverkehrsministers vom 21. April 1922, E. V. p. 57. 1351 :

Aus Anlaß mehrfacher Unzuträglichkeiten, die durch Mitnahme übermäßig großer Mengen Handgepäck durch ausländische Kuriere in die Personenwagen entstanden sind, weise ich darauf hin, daß Ausnahmen für die Beförderung von Kuriergepäck in der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung und dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif nicht vorgesehen sind. Jedoch ist nicht zu verkennen, daß häufig Gründe vorliegen werden, die es notwendig machen, einzelne Stücke während der Beförderung ständig unter den Augen der Kuriere zu lassen. Es wird deshalb dann und wann der Raum über oder unter den Sitzplätzen der Kuriere zur Unterbringung des Gepäcks nicht ausreichen (vgl. § 28 (2) E.V.D.). In diesen Fällen ist von der Entfernung der Stücke aus den Abteilen und Unterbringung in Packwagen abzusehen. Da jedoch kein Grund vorliegt, die Beförderungsgebühr fallen zu lassen, muß für die Stücke die tarifmäßige Gepäck- oder Expressgutfracht erhoben werden, je nachdem es sich um Gegenstände des Reisebedarfs handelt oder nicht. Ist das mitgeführte Kuriergepäck so umfangreich, daß dadurch die Gerätplätze eines Halbabteils oder Ganzabteils ausgefüllt werden, so ist an Stelle der Gepäck- oder Expressgutfracht der Fahrpreis nach § 15 Allgemeine Ausf.-Best. 1 (1) der Eisenbahnverkehrsordnung zu erheben. Für ein Halbabteil würden sonach in der 1. Klasse zwei Fahrkarten, in der 2. Klasse drei Fahrkarten und in der 3. Klasse vier Fahrkarten zu lösen sein. Für ein Ganzabteil müßte die doppelte Anzahl Fahrkarten gelöst werden.

Ich setze voraus, daß sich die Bediensteten bei der Abfertigung oder Nachbehandlung des Kuriergepäcks zwar eines bestimmten, aber doch höflichen Benehmens befleißigen, so daß Reibungen zwischen dem Bahnpersonal und den Kurieren vermieden werden.

Dem Auswärtigen Amt in Berlin habe ich zur Verständigung der Kuriere Kenntnis gegeben.

Im Auftrage: (gez.) Pape.

II. Das in Betracht kommende Stations- und Fahrpersonal ist zu unterweisen.

Nr. 165. Beförderung von Durchwanderern durch deutsches Gebiet. (C 31. Vb 9. Nr. M 441.)

Der Herr Reichsminister des Innern hat die Beförderung von Durchwanderern durch deutsches Gebiet seitens der Aktiengesellschaft Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Überseehandel in Hamburg unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1. Die Durchwanderer müssen völlig abgefertigt an der Grenze eintreffen und insbesondere im Besitz von Schiffskarte, Durchreisefichtvermerk und Sichtvermerken des Ziellandes sowie der nach der Durchreise durch Deutschland zu berührenden Länder sein.
2. Die Durchbeförderung muß ohne Unterbrechung in geschlossenen Transporten (Sonderzügen oder Sonderwagen) erfolgen; werden die Durchwanderer über deutsche Häfen geleitet, so muß die Weiterbeförderung ohne Verzug vor sich gehen.
3. Der Transport ist von einem sprachkundigen Führer zu begleiten, der dafür haftet, daß die an der Übertrittsgrenze übernommenen Durchwanderer sämtlich an der Ausgangsgrenze bezw. im deutschen Einschiffungshafen abgeliefert werden.
4. Der Durchwanderungsunternehmer ist verpflichtet, Durchwanderer, deren Übernahme an der Ausgangsgrenze von den Grenzbehörden des Nachbarstaates abgelehnt wird oder die aus irgendeinem sonstigen Grunde aus Deutschland nicht weiterbefördert werden, unentgeltlich bis an die Übertrittsgrenze zurückzubefördern und die Kosten der Verpflegung und Unterbringung bis zur Beendigung der Rückbeförderung zu tragen.
5. Der Durchwanderungsunternehmer hat für alle Kosten einzustehen, die dem Deutschen Reich, den deutschen Ländern, Gemeinden, Armenverbänden und sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts durch die öffentliche Unterstützung hilfsbedürftiger Durchwanderer erwachsen.
6. Werden die Transporte über deutsche Häfen geleitet, so hat der Durchwanderungsunternehmer daselbst Einrichtungen zu seiner Verfügung zu halten, in denen die Durchwanderer für den Fall, daß sich die Weiterbeförderung

etwa verzögert, getrennt von den anderen Auswanderern in einer der hygienischen und polizeilichen Anforderungen genügenden Weise Aufnahme finden.

7. Der Durchwanderungsunternehmer hat alle Vorschriften zu beobachten und zu erfüllen, die von der deutschen Regierung zur Regelung des Durchwanderungsverkehrs, insbesondere in gesundheitlicher, verkehrstechnischer und polizeilicher Hinsicht erlassen werden.
8. Durchwanderungsunternehmer, die ihre gewerbliche Niederlassung nicht im Reichsgebiet haben, haben einen im Reichsgebiet wohnhaften Reichsangehörigen zu ihrem Bevollmächtigten zu bestellen, der sie in den auf die Durchbeförderung bezüglichen Angelegenheiten Behörden und Privaten gegenüber rechtsverbindlich zu vertreten hat.
9. Der Durchwanderungsunternehmer hat beim Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin eine Sicherheit von 100000 M in barem Gelde oder in Schuldverschreibungen des Deutschen Reichs oder eines deutschen Landes zu hinterlegen, die für alle anlässlich des Durchwanderungsbetriebes gegenüber den Behörden und Durchwanderern begründeten Verbindlichkeiten haftet.