

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

40 (8.7.1922)

# Amtsblatt

## der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe

Nr. 40

Karlsruhe, den 8. Juli

1922

### A. Verwaltungs-, Rassen- und Rechnungsangelegenheiten.

Nr. 229. Dienstvorschrift über die Aufwandsentschädigung des Zugpersonals (D.V.A.B.) samt Allgemeinen Ausführungsbestimmungen (D.V.A.B. A.Ab.) und besonderen Ausführungsbestimmungen (D.V.A.B. Bes.Ab.), h. i. Änderungen und Ergänzungen. (A 3a. Zb 80.)

I. Erlass des Herrn Reichsverkehrsministers vom 15. Mai 1922 Nr. E. II. 22 Nr. 6210/22.

1. In Ziffer 4 der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen ist statt „Verschiebedienst“ zu setzen: „sonstige Dienst auf der Lokomotive“. Am Schluß ist beizufügen: „Diese Bestimmung gilt sinngemäß auch für Triebwagenführer.“
2. Bei Ziffer 3a Besondere Ausführungsbestimmungen ist zuzusetzen: „In den Dienstbüchern des Zugbegleitpersonals sind die Spalten 5—10, in denen des Lokomotivpersonals die Spalten 6—11 bei dienstplanmäßigen Leistungen nur dann auszufüllen, wenn sich die Diensterteilungen innerhalb eines Fahrplanabschnitts häufig und stark ändern. Die näheren Anordnungen hierüber sind von den Direktionen zu treffen.“
3. Bei Ziffer 6b Besondere Ausführungsbestimmungen ist zuzusetzen: „Ist einem Bediensteten am Ende einer Dienstschicht bekanntgegeben, daß er in der nächsten Schicht nicht im Zugdienst, sondern ausschließlich im Ortsdienst beschäftigt wird, so entfällt für diese Schicht die Vergütung für Bereitschaftsdienst.“
4. Als neue Ziffer 6c der Besonderen Ausführungsbestimmungen ist einzuschalten: „Beim Stundengeld ist zu bewerten: der Vorbereitungsdienst wie der ihm unmittelbar nachfolgende, der Abschlußdienst wie der ihm unmittelbar vorausgehende Dienst.  
Liegt zwischen Vorbereitungs- und Zugdienst oder Abschluß- und Zugdienst ein Zeitraum von höchstens einer Stunde Verschiebedienst, so ist der Vorbereitungs- und Abschlußdienst als für Zugdienst geleistet anzusehen.“
5. Als neue Ziffer 6d Besondere Ausführungsbestimmungen ist einzuschalten: „Pausen innerhalb einer Dienstschicht, die zwischen verschiedenen zu bewertenden Dienstarten liegen, sind nach dem höheren Stundengeldsatz zu bewerten.“
6. In Ziffer 14 Besondere Ausführungsbestimmungen Zeile 1 ist hinter „Verschiebedienst“ einzuschalten: „und damit zusammenhängenden Arbeiten.“
7. In Ziffer 15a Besondere Ausführungsbestimmungen ist im Schlußsatz statt „ohne Rücksicht auf ihre Dauer“ zu setzen: „ohne Rücksicht auf ihre fahrplanmäßige Dauer.“
8. In Ziffer 19 Besondere Ausführungsbestimmungen ist hinter dem Wort „Mißverhältnis“ ein \* zu setzen und folgende Fußnote anzubringen: „Ein starkes Mißverhältnis liegt nur dann vor, wenn die nach § 2b zu vergütende Zeit höchstens 30 vom Hundert der nach § 2a zu bezahlenden Dauer der Dienstschicht beträgt.“
9. In Ziffer 21 Besondere Ausführungsbestimmungen ist vor „Bezirken“ einzuschalten: „Maschinenamts“.
10. Als neue Ziffer 24 Besondere Ausführungsbestimmungen ist zu setzen: „Für Fahrgastfahrten vom Heimatbahnhof (nicht von der Wohnung) nach anderen Bahnhöfen und umgekehrt, die dienstplanmäßig oder vom zuständigen Beamten angeordnet sind und mangels geeigneter Eisenbahnfahrgelegenheit mit der Straßenbahn ausgeführt werden müssen, dürfen die ausgelegten Straßenbahnfahrgeelder erstattet werden. Sie sind in einer geeigneten Spalte des Dienstbuchs zu verrechnen. Nicht dienstplanmäßige Fahrten sind vom zuständigen Beamten zu bescheinigen.“
11. Die bisherige Ziffer 24 Besondere Ausführungsbestimmungen erhält die neue Ziffer 25.

Hiernach ist ab 1. Juni l. J. zu verfahren.

II. Ausführungsbestimmungen der Egd.

Die D.V.A.B. ist alsbald zu berichtigen.

**Zu Ziffer 3a Bes. Ab.:** Die hierwegen getroffenen Anordnungen behalten ihre Gültigkeit.

**Zu Ziffer 9 Allg. Ab. und Ziffer 19 Bes. Ab.** wird bestimmt: Es dürfen so viele feste Zuschläge zu 0,50 M genehmigt werden, daß der Zuschlag zum Stundengeld und der besondere Zuschlag nach Ziffer 9 der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen zusammen höchstens einen um einen Bruchteil von 50 % höheren Betrag erreichen, als sich ergeben würde, wenn für die halbe Dauer der Dienstschicht der Zuschlag nach § 2b zu vergüten wäre.

Beispiel: Ein Zugführer im Personenzugdienst erhält für eine Dienstschicht von 8 Stunden und einer zuschlagspflichtigen Zeit von einer Stunde bei sieben Zügen = 5,60 + 0,65 = 6,25 M. Bei Berechnung der Hälfte der Dienstschichtdauer als zuschlagspflichtige Zeit würde er erhalten: 5,60 + 2,60 = 8,20 M. Es kann ein fester Zuschlag von 0,50 M für vier Züge bewilligt werden: 6,25 + 2,00 = 8,25 M. In diesem Beispiel darf also der Betrag von 8,20 M durch Gewährung fester Zuschläge nicht um 50 % oder um höhere Beträge überschritten werden.

Sämtliche bisher den neuen Bestimmungen über die Bewilligung des festen Zuschlags von 0,50 M widersprechenden Verfügungen werden aufgehoben. Der Antrag auf Bewilligung des festen Zuschlags ist ab 1. Juni l. J. nicht mehr in einer besonderen Übersicht zu stellen, sondern die Anzahl der Züge, für die unter Berücksichtigung der obigen Bestimmungen ein fester Zuschlag beantragt wird, ist in der an das Rechnungsbüro der Eisenbahn-Generaldirektion vorzulegenden Übersicht in der vorgesehenen Spalte zu vermerken. Die für den laufenden Sommerdienst nach den früheren Bestimmungen bereits erteilte Genehmigung für die Gewährung des festen Zuschlags wird zurückgenommen. Gegebenenfalls wäre neuer Antrag zu stellen.

### III. Erläuterungen zur D.V.A.B.

**Zu § 1:** In Prüfungsausschüssen tätige Zugbedienstete erhalten für diese Tätigkeit keinerlei Aufwandsentschädigung nach der D.V.A.B.

**Zu § 2a I und II:** Die Berechnung des Stundengeldes bei verschiedenen Dienstarten innerhalb derselben Dienstschicht (z. B. Zugdienst, Verschiebedienst und Bereitschaftsdienst) hat getrennt nach den verschiedenen Dienstarten zu erfolgen.

**Zu § 2b:** Die Führer von einmännig bedienten Dampflokomotiven erhalten für den Zug-, Verschiebe- und Anschlußdienst den 1½fachen Zuschlag. Für den übrigen Dienst (z. B. Desinfizieren), ferner für die feuerlosen Lokomotiven wird nur der einfache Zuschlag gewährt.

Die vom Heimatbahnhofe ausgehenden Arbeitszüge, die einen selbständigen Nachbarbahnhof nicht erreichen, werden wie die Fahrten nach Anschlüssen, Zechen, Gruben und gewerblichen Anlagen bewertet mit der Einschränkung, daß die Vergütung nicht höher sein darf, als nach der Berechnung wie für den Zugdienst. Die übrigen Arbeitszüge werden wie gewöhnliche Güterzüge bewertet.

Personenzüge mit Güterbeförderung zählen zu den Personenzügen.

**Zu § 27, 4:** Für Fahrten nach Anschlüssen, Zechen, Gruben und gewerblichen Anlagen, die nicht vom Heimatbahnhofe, sondern von einer Unterwegs- oder Zugwendestation ausgeführt werden, wird der Zuschlag wie für den Zugdienst gewährt.

**Zu § 5:** Als Heizer verwendete Lokomotivführer und als Schaffner verwendete Zugführer erhalten die ihrer Dienststellung entsprechende Vergütung. Es erhalten demnach die als Heizer verwendeten Lokomotivführer die Bezüge der Lokomotivführer und die als Schaffner verwendeten Zugführer die der Zugführer.

**Zu § 6:** Ausnahmsweise als Zugschaffner verwendete Wagenmeister erhalten die Sätze der Dienstklasse, deren Tätigkeit sie ausüben.

Die als technische Beobachter auf der Lokomotive und im Wagenzug bei Probefahrten mitfahrenden Arbeiter sind nicht als im Zugdienst im Sinne des § 1 der D.V.A.B. beschäftigt anzusehen und daher nach den Bestimmungen des Lohntarifs zu entlohnen.

Die zur Begleitung von Krankenwagen eingeteilten Wagenmeister und Wagenaufseher erhalten die Aufwandsentschädigung wie die Begleiter von Salonwagen (s. Verf. A 3 a Zb 80 M 25 im Amtsblatt 3/1922 I Bd. Nr. 9). Zu CC-Krankenwagen dürfen keine Begleiter gestellt werden (s. auch Bef. Ab. 1b).

Aushilfspersonal, das nur stundenweise an einzelnen Tagen im Zugdienst verwendet wird (z. B. als Verstärkungsschaffner bei Güterzügen auf stark geneigten Strecken), erhält die Aufwandsentschädigung nur für die wirklich im Fahrdienst zugebrachte Zeit. Zeiträume für Vorbereitungs- und Abschlußdienst sind nur dann einzurechnen, wenn sie tatsächlich nötig werden.

**Zu Ziffer 12 Bef. Ab.:** Der Zuschlag für schweren Güterzugdienst ist allen im Fahrplandienst beschäftigten Schaffnern zu gewähren. Es kommt aber nur ein zweiter oder dritter besonders zum Fahrdienst beigegebener Schaffner in Frage, nicht die Zugschaffner, die beim Ein- und Ausladen und beim Sortieren helfen müssen.

Zugführer erhalten den Zuschlag für schweren Güterzugdienst, wenn sie durch Mitbesorgung des Packmeisterdienstes stark in Anspruch genommen werden. Der Zuschlag ist jedoch dann nicht zu gewähren, wenn der Zugführer nur Beihilfe leistet.

Ist einem Packmeister ein zweiter zur Dienstleistung zugewiesen, so kann ihm der Zuschlag für den schweren Güterzugdienst nur dann bewilligt werden, wenn er denselben Dienst wie der erste Packmeister verrichtet.

Die Entscheidung steht in den beiden letzten Fällen der Eisenbahn-Generaldirektion zu.

**Zu Ziffer 13 Bef. Ab.:** Vom Lokomotivpersonal bewirktes Auswaschen der Lokomotive fällt unter den Begriff „des übrigen Lokomotivdienstes“ nach Ziffer 13 der Bef. Ab. zur D.V.A.B. und ist daher mit Zuschlag zum Stundengeld abzugelten.

Unter „Abrüstpersonal“ fallen solche Personale, die alle Arbeiten oder einen Teil davon verrichten, die zum Vorbereitungs- und Abschlußdienst gehören.

IV. Berichtigung. In § 2a II Ziffer 2 ist anstatt Hauptbahnhofes „Heimatbahnhofes“ zu setzen.