

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtsblatt der Reichsbahndirektion, Karlsruhe. 1942-1943 1923

39 (30.5.1923)

Amtsblatt

der Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Nr. 39

Karlsruhe, den 30. Mai

1923

Inhalt:

Nr. 264. Lohnarbeitsvertrag. (Entschädigung für besondere Leistungen.)
 Nr. 265. Ermittlung des Tonnen Gewichts der Züge.

Nr. 266. Dienst- und Schutzkleidung.

A. Verwaltungs-, Klassen- und Rechnungsangelegenheiten.

Nr. 264. Lohnarbeitsvertrag. (Entschädigung für besondere Leistungen.)

(A 8. Zb 102. Nr. M 1064.)

I. Erlaß des Herrn Reichsverkehrsministers vom 19. Mai 1923, E. II. 92. Nr. 22 204/23.

Die durch Erlaß — E. II. 90. Nr. 22 547/22 — vom 16. Oktober 1922 für die Beseitigung von Verunreinigungen der Personenwagen gewährte Vergütung von 15 M wird im Einvernehmen mit den vertragsschließenden Arbeitnehmervereinigungen mit Wirkung vom 1. Mai 1923 ab auf $33\frac{1}{3}$ v. H. der gemäß Anlage 6 der Dienststanweisung für Zugführer und Schaffner von den Reisenden jeweils zu erhebenden Gebühr festgesetzt. Für die Zahlung der Vergütung sind auch weiterhin die Voraussetzungen des Erlasses — E. II. 90. Nr. 23 024 — vom 6. Dezember 1921 maßgebend.

II. Der Erlaß E. II. 90. Nr. 22 547/22 vom 16. Oktober 1922 wurde mit Verfügung Nr. 369 im Amtsblatt 71/1922 bekanntgegeben.

B. Betriebs-, Werkstätte- und Materialangelegenheiten.

Nr. 265. Ermittlung des Tonnen Gewichts der Züge.

(B 19. Bb 32.)

I. Erlaß des Herrn Reichsverkehrsministers vom 1. Dezember 1922 — E. IV. 45. Nr. 4007.

1. In den Wagenzettel wird das Eigengewicht der im Zuge laufenden Post-, Gepäck- und Personenwagen, das aus den Anschriften am Langträger abgelesen wird, eingetragen. Güterwagen werden mit ihrem wirklichen Gewicht eingetragen.

2. Zur Eintragung in den Fahrbericht wird bei Personenwagen das wirkliche Gewicht ermittelt, indem zur Summe der aus den Langträgeranschriften im Wagenzettel zusammengezählten Eigengewichte der Personenwagen noch das Verkehrsgewicht, d. i. das Gewicht der Reisenden mit ihrem Gepäck, zugeschlagen wird. Die Zahl der Reisenden ist zu schätzen; auf je 50 geschätzte Reisende mit ihrem Gepäck werden 4 t gerechnet gemäß folgender Zusammenstellung:

Zahl der Reisenden:	Verkehrsgewicht in t:	Zahl der Reisenden:	Verkehrsgewicht in t:	Zahl der Reisenden:	Verkehrsgewicht in t:
50	4	450	36	850	68
100	8	500	40	900	72
150	12	550	44	950	76
200	16	600	48	1000	80
250	20	650	52	1050	84
300	24	700	56	1100	88
350	28	750	60	1150	92
400	32	800	64	1200	96

Zu dem Eigengewicht der Gepäckwagen wird ein Zuschlag in ganzen Tonnen gemacht, der je nach ihrem Ladezustand geschätzt wird. Für die Ladung eines Postwagens werden 3 t dem Eigengewicht zugeschlagen.

3. Bei Güterwagen wird, wenn sie beladen sind, die in den Wagenzettel einzutragende Tonnenzahl aus den Beklebezetteln, bei leeren Güterwagen aus der am Wagen befindlichen Anschrift des Eigengewichts entnommen.

Falls die Beklebezettel fehlen oder keinen ausreichenden Vermerk über das Gewicht der Ladung tragen, ist dafür einzusehen:

- bei Post-, Kurs-, Orts-, Umlade- und Viehsammelwagen ein Durchschnittswert von 3 t für jeden Wagen;
- bei Viehwagen ohne Rücksicht auf Gattung und Stückzahl der verladenen Tiere ein Gewicht von 5 t für den Wagen. Nach Bestimmung der Reichsbahndirektion können bei Zügen, die eine größere Zahl schwerer Viehwagen befördern, der Zugbelastung für jeden Viehwagen 3 t zugeschlagen werden;
- bei Wagenladungen das im Frachtbrief angegebene auf ganze Tonnen abgerundete Gewicht; beim Fehlen der Gewichtsangabe das Ladegewicht des Wagens. Bei Massengütern kann nach Anordnung der Reichsbahndirektion an Stelle des im Frachtbriefe angegebenen Gewichts allgemein das Ladegewicht des Wagens gerechnet werden;
- bei Militärgutsendungen für einen mit Gepäck beladenen Wagen 6 t, für einen mit Pferden beladenen Wagen 4 t, für einen mit Fahrzeugen beladenen Wagen 3 t.

Gewichtsmengen unter 500 kg werden nicht gerechnet, solche von 500 kg und darüber als volle Tonne angenommen.

4. Bei kalt zu befördernden Lokomotiven müssen die Kurbelstangen abgenommen werden, und es rechnet alsdann jede Lokomotivachse zu 15 t, jede Tenderachse zu 7,5 t.

II. Das Zuggewicht aller Züge der Nachbarbezirke wird bereits nach diesen Vorschriften ermittelt. Eine getrennte Aufschreibung des Eigengewichts und des Verkehrsgewichts findet bei Güterwagen im Wagenzettel nicht statt.

Für die nicht über den Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe hinausgehenden Züge verbleibt es bei den bisherigen Vorschriften über die Feststellung der Belastung der Züge nach dem Tonnengewicht gemäß Abschnitt V B des A. z. F.

In der Belastungstafel I Seite 87 des A. z. F. „Belastung in Tonnen. Wagenleergewicht bei Schnell- und Personenzügen“ ist das Verkehrsgewicht (Besetzung und Ladung des Pack- und des Postwagens) dadurch berücksichtigt, daß die darin angegebenen Tonnenzahlen um 10 % hinter der tatsächlichen gewöhnlichen Lokomotiveleistung zurückbleiben; desgleichen ist bei Belastungen der Tafel I a (elektr. Lokomotiven) eine Verkehrslast von etwa 15 % berücksichtigt.

Um aber das Personal für den durchgehenden Dienst mit dem neuen Verfahren vertraut zu machen und um gleichzeitig in den neuen Aufschreibungen ein Nachprüfungsmittel für die Richtigkeit unseres bisherigen Verfahrens zu erhalten, wird für alle über unseren Bezirk hinausgehenden Züge das neue Verfahren der Belastungsberechnung neben dem bisher geübten Verfahren eingeführt.

Beide Angaben sind in Bruchform anzugeben, wobei die nach dem neuen Verfahren ermittelte Belastung als Zähler (Wagenleergewicht und Verkehrsgewicht), die andere als Nenner erscheint.

$$\text{z. B.: } \frac{360 + 80}{400}$$

Zur Beurteilung der Frage, ob im Einzelfalle die Lokomotivzugkraft ausreichend ist, insbesondere wenn außerplanmäßige Vorspann- oder Schiebe-Lokomotiven verlangt werden, Wagen zurückgelassen werden sollen usw., ist stets die nach dem „bisherigen Verfahren ermittelte Belastung maßgebend“.

Die beteiligten Bediensteten sind von den Dienstvorstehern zu unterweisen.

Im Anhang zum Fahrplanbuch (Dienstanzweisung 159) Abschnitt V B Seite 90 und in den Fahrdienstvorschriften ist bei § 61 (12) auf diese Verfügung zunächst handschriftlich hinzuweisen.

Die Betriebsinspektionen werden ersucht, zum 1. Dezember d. J. über die gemachten Erfahrungen zu berichten.

Nr. 266. Dienst- und Schutzkleidung.

(B 23. Mat 7.)

Zu den Verfügungen Nr. 349, Amtsblatt 67/1922 und Nr. 180, Amtsblatt 26/1923.

Die Abgabepreise für Dienst- und Schutzkleidung werden vom 30. April 1923 ab wie folgt festgesetzt:

a) Eisenbahnverwaltung.

Joppen: Sorte I und II ohne Abzeichen 82 713 und 60 498 M.; mit Abzeichen für die Beamten der D.-B.* 1—49: 84 585 und 62 870 M.; mit Abzeichen und Samtspiegel für die Beamten der D.-B.* 50—56: 86 298 und 64 083 M. Hosen: für D.-B.* 1—46: 62 940 M. und D.-B.* 47—56: 64 416 M. Mäntel: für D.-B.* 1—56: 191 916 M. Umhang: für D.-B.* 4 und 10: 124 439 M. Mützen: blau und rot D.-B.* 1—56: 9624 M.

b) Dampfschiffahrtsverwaltung:

Joppen: D.-B. 71—74: 91 773 M.; D.-B. 75—77: 99 504 M.; D.-B. 78—79: 107 718 M. Hosen: 62 940 M. Mäntel: 192 696 M. Mützen auf Grund besonderer Preisfestsetzung.

Schutzkleider:

Gegen Teilerfab von $\frac{3}{4}$ der Beschaffungskosten: Arbeitsanzüge blau oder feldgrau. Joppe und Hose je 9250 M.

Gegen Vollerfab: Tuchhosen für Bahnhoffeuerwehrlente 62 940 M. Waschjoppen: 10 800 M. Schutzmittel für Güterzugschaffner: 10 800 M. Schutzmittel für Güterzugschaffner: gestückt 9250 M. Arbeitermützen: feldgrau 1200 M.

Für alle Preise bleiben Erhöhungen auch ohne vorherige Bekanntgabe vorbehalten.

* Siehe Verzeichnis unter b) „Für Kleider neuer Machart“ der Verfügung Nr. 349, Amtsblatt 67/1922.