

2143

# Amtsblatt

der

## Königlichen Eisenbahndirektion zu Kattowitz.

N<sup>o</sup> 51.

Kattowitz, den 27. September 1917.

1917.

### Inhalt.

#### Allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten.

- Nr. 200. Auslegung des Begriffs „häufig auswärts beschäftigter“ (S. D. § 10<sup>(4)</sup>).  
 Nr. 201. Durchführung der Angestelltenversicherung. Versicherungspflicht der Bahnagenten.

#### Betriebs-Angelegenheiten.

- Nr. 202. Zugverspätungen.  
 Nr. 203. Mangelhafter Zustand der Lokomotiv-Zubehörstücke.

#### Verkehrs-Angelegenheiten.

- Nr. 204. Verladung von Sauerstoff- und Gasflaschen.  
 Nr. 205. Benutzung der Bettelhalter an Güterwagen.

#### Verkehrs-Angelegenheiten.

- Nr. 206. Wagenbeschädigungsbericht. (Vorgang A. Bl. S. 458.)

### Allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten.

#### Nr. 200. Auslegung des Begriffs „häufig auswärts beschäftigter“ (S. D. § 10<sup>(4)</sup>).

Als Arbeiterklassen, die unter allen Umständen als „häufig zu auswärtiger Beschäftigung herangezogen“ anzusehen sind und demzufolge die ermäßigten Lohnzuschläge erhalten — 1,50 M ab 1. August d. J. für die Dauer des Krieges —, gelten die Hilfsstellwerkschlosser, Hilfsleitungsaufseher, Telegraphenmechaniker, Weichen- und Telegraphenschlosser, ständige Helfer im Stellwerkschlosserdienst, Lohnbedienstete, die mit der Unterhaltung und Einrichtung von elektrischen Starkstromanlagen beschäftigt werden, und ständige Messgehilfen. Sonstige Bedienstete, wie z. B. Telegraphenunterhaltungsarbeiter, ferner die an den Probefahrten der Lokomotiven und Wagen beteiligten Lohnempfänger sind dann als „häufig auswärts beschäftigt“ anzusehen, wenn sie nach dem Ergebnis des Vorjahres im Monatsdurchschnitt mehr als 8 Tage auswärts beschäftigt zu werden pflegen.

Bei § 10<sup>(4)</sup> der Lohnordnung ist auf die vorliegende Verfügung handschriftlich hinzuweisen.

Zusatz für das Maschinenamt Kattowitz: Der Antrag vom 31. v. Mts. ist hierdurch erledigt.

An alle Ämter und Dienststellen einschl. Schmalzpurbahn, die Direktionsbüros sowie nachrichtlich an die Rechnungsprüfer.  
 (1. II. 11./201. v. 14. 9. d. J.)

#### Nr. 201. Durchführung der Angestelltenversicherung. Versicherungspflicht der Bahnagenten.

Über die Versicherungspflicht der Bahnagenten und Bahnagentinnen zur Angestelltenversicherung ist eine Entscheidung von allgemeiner Bedeutung noch nicht ergangen.

Nach einem Erlaß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist in jedem Falle die Befreiung der Bahnagenten und Bahnagentinnen von der Versicherungspflicht zur Angestelltenversicherung beim Rentenausschuß zu beantragen.

Anträge über die Befreiung dieser Bediensteten von der Versicherungspflicht zur Angestelltenversicherung sind uns daher von den Verkehrsämtern alsbald und später von Fall zu Fall vorzulegen.

Aus den Anträgen muß zu ersehen sein:

Vor- und Zuname, Datum der Geburt, Beschäftigungsort, Umfang der Beschäftigung, Höhe der gezahlten Vergütung, hinterlegtes Pfandgeld und ob der Bahnagent eine Nebenbeschäftigung betreibt.

Zusatz für Verkehrsamt Ratibor: Für die Bahnagenten in Ranthen, Schepankowitz und Biela haben wir die Befreiung von der Versicherungspflicht bereits beantragt und sind daher für diese Anträge nicht mehr vorzulegen.

An alle Verkehrsämter. (4. II. 70./132. v. 24. 9. d. J.)

### Betriebs-Angelegenheiten.

#### Nr. 202. Zugverspätungen.

Die allgemeine Betriebslage auf einigen Strecken des Bezirks ist eine gespannte, obwohl zur Zeit kein besonders starker Verkehr herrscht und die Betriebsführung durch ungünstige Witterungsverhältnisse nicht beeinflusst



wird. Ein solcher Zustand in der jetzigen Zeit gibt für die bevorstehende verkehrsschwere Zeit zu ernstern Besorgnissen Anlaß. Das einzige Mittel zur Herstellung einer günstigeren allgemeinen Betriebslage und zur Ermöglichung einer Erhöhung der Betriebsleistungen ist die Beseitigung oder wenigstens nennenswerte Herabminderung der Zugverspätungen und die Herbeiführung einer dem Fahrplan tunlichst genau entsprechenden Durchführung des Zugverkehrs.

Die ausschlaggebende Bedeutung eines planmäßigen Zugverkehrs für die Betriebsleistungen scheint noch nicht überall voll gewürdigt zu werden. Die monatelang durchgeschleppten erheblichen Zugverspätungen scheinen hier und da als etwas nicht vermeidbares auch in verkehrsschwacher Zeit hingenommen zu werden und den Eifer in der Herbeiführung möglichst pünktlicher Betriebsdurchführung zu hemmen.

Wir bringen daher nochmals alle bereits in dieser Angelegenheit ergangenen Anordnungen in Erinnerung und erwarten, daß mit Nachdruck auf die sorgfältigste Behandlung des Fahrdienstes in allen seinen Teilen hingearbeitet wird.

Wir werden durch örtliche Nachprüfungen feststellen, ob unsere Maßnahmen genügend beachtet und ihre Durchführung durch den Dienststellenleiter ausreichend überwacht werden.

An alle beteiligten Ämter, Dienststellen und Bediensteten. (31. III. 3./283. v. 22. 9. d. J.)

## Nr. 203. Mangelhafter Zustand der Lokomotiv-Zubehörstücke.

Auf einer größeren Anzahl, hauptsächlich der mehrfach besetzten Lokomotiven, sind die Zubehörstücke unbrauchbar und unvollständig. Die Werkzeuge liegen in den Kästen verrostet und unsauber durcheinander, die Ölkannen sind z. T. ohne Ölstellen und Deckel, sodaß beim Abölen und während der Fahrt Öl verloren geht; auch sind die Öl- und Werkzeugkästen sehr unsauber. Die Lokomotivbediensteten kümmern sich in nicht ausreichendem Maße um die Vollständigkeit und Instandsetzung der Geräte und können daher auch nicht die von ihnen auszuführenden kleineren Arbeiten ausführen, sowie die Schrauben, Muttern und Keile im Bedarfsfalle nachziehen oder nachstellen. Da hierdurch der Zustand der Lokomotiven empfindlich leidet, ist sofortige Abhilfe erforderlich. Die Lokomotivbediensteten sind in den Unterrichtsstunden dauernd auf die Anweisung über die Behandlung der Geräte, welche in jedem auf der Lokomotive befindlichen Gerätenachweis vorgedruckt ist, hinzuweisen. Die Betriebswerkmeister und ihre Vertreter haben außerdem bei ihren Revisionsfahrten und während des Bereitschaftsdienstes der Lokomotiven im Lokomotivschuppen die Vollständigkeit und den guten Zustand der Lokomotivgeräte dauernd zu überwachen.

Der Betriebsmaschinenkontrollleur ist angewiesen, stichweise Prüfungen vorzunehmen. Bei schlechtem Zustand der Lokomotivgeräte werden die in Frage kommenden Lokomotivbediensteten, aber auch die Aufsichtsbeamten der Betriebswerkstatt zur Verantwortung gezogen werden.

An sämtliche Betriebswerkstätten und Lokomotivstationen, nachr. die Maschinenämter des Bezirks. (21. V. 125./210. v. 24. 9. d. J.)

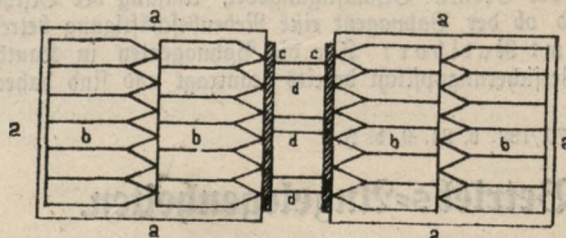
## Verkehrs-Angelegenheiten.

### Nr. 204. Verladung von Sauerstoff- und Gasflaschen.

In letzter Zeit mehrten sich die Fälle, in denen bei Wagenladungen mit Sauerstoff- und Gasflaschen die Stirnwände der Wagen eingedrückt werden. Die Beschädigung der Wagen geschieht dann, wenn die Flaschen lose verladen werden und bei unvermeidlichen Rangierstößen so stark gegen die Stirnwände drücken, daß diese durchbrochen werden.

Nach dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung A, Anlage III A, § 1 (4) müssen die verladenen Gegenstände sicher und fest liegen und dürfen sich auch infolge von Stößen und Erschütterungen nicht verschieben können.

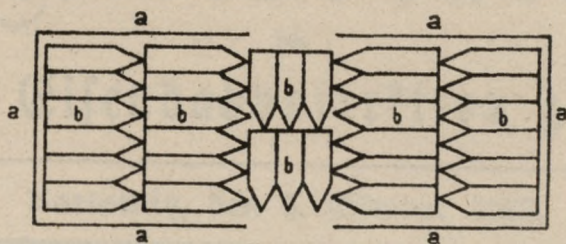
Eine sachgemäße, jede Verschiebung der Ladung vermeidende Verladungsweise ist folgende: Die Sauerstoff- und Gasflaschen werden an beiden Wagenenden in der Längsrichtung des Wagens bis zur Türöffnung neben- und übereinander ohne Zwischenraum derart verladen, daß die Bodenflächen an den Stirnwänden der Wagen lagern. Der Wagenboden innerhalb der Türbreite bleibt frei. Gegen die an der Tür lagernden letzten Reihen werden bis zur vollen Höhe des Gutes starke Bretter in Wagenbreite gelegt und gegenseitig durch Streben verbunden. (S. Abbildung.) Hierdurch wird die Ladung ein unverschiebbares Ganzes, jede Verschiebung und jede Wagenbeschädigung wird dadurch vermieden.



a Wagenwände, b Flaschen, c Bretter, d Streben.



Neben dieser Verladeweise kommt noch folgende in Frage. Das Gut wird auf den gesamten Wagenboden verteilt. Bis zur Türöffnung werden die Flaschen in der Längsrichtung verladen, innerhalb der Türöffnung wird das Gut quer zum Wagen gelagert. (S. Abbildung.)



a Wagenwände, b Flaschen.

Diese Verladungsweise wirkt aber nur dann zuverlässig sicher, wenn die in der Mitte quer verladene Sauerstoff- und Gasflaschen genau in die vorhandene Öffnung hineinpassen und keine Zwischenräume verbleiben. Welche Verladeweise zu wählen ist, wird im allgemeinen den Versendern überlassen sein. Die Dienststellen wollen aber unter allen Umständen gemäß der Tarifbestimmung von den Versendern eine unbedingt sichere und feste Verladung verlangen, um in Zukunft bei der vorhandenen Knappheit an Wagen die den Wagonumlauf schwer schädigenden und kostspieligen Beschädigungen der Wagen zu vermeiden.

Unser Telegrammbrief vom 12. August d. J. — 7. IV. 35. — wird aufgehoben.

An die Bahnhöfe und Güterabfertigungen, nachr. an die Verkehrs- und Betriebsämter. (7. IV. 35. v. 22. 9. d. J.)

#### Nr. 205. Benutzung der Zettelhalter an Güterwagen.

Es ist wiederholt festgestellt worden, daß bei Güterwagen, die mit Zettelhaltern ausgerüstet sind, die Bellsche Zettel nicht in die Halter geheftet, sondern geklebt werden, was dem Zwecke der Einrichtung in keiner Weise entspricht. Die Bediensteten sind anzuweisen, in Zukunft die Bellsche Zettel nicht mehr anzukleben, sondern anzuhängen.

Da durch vorschriftsmäßige Verwendung der Zettelhalter ein Verlust oder eine Beschädigung der Bellsche Zettel vermieden wird, erübrigt sich der 3. Bellsche Zettel an den Langträgern usw.

An sämtliche Güterabfertigungen und Eisgutabfertigungen des Bezirks, sowie die Verwaltung der Neustadt-Bogolner Eisenbahn in Bülz. (7. IV. 26. v. 24. 9. d. J.)

### Werkstattsangelegenheiten.

4. Kl. 1918 N. 133 M. 148

#### Nr. 206. Wagenbeschädigungsbericht. (Borgang N.-Bl.-Slg. Nr. 458.)

In den Wagenbeschädigungsberichten sind die Frachtkosten für die Beförderung der Fahrzeuge von dem Beschädigungsorte nach der Werkstatt zur Untersuchung oder Vornahme von Ausbesserungsarbeiten für Rechnung Dritter nicht, wie es teilweise geschieht, durch die Stationen oder Betriebswerkstätten, sondern durch das Betriebsbüro zu berechnen (vgl. F.-D. IV § 18<sup>(12)</sup> und N.-Bl.-Slg. S. 306 Nr. 458). Die zu erhebende Anschlußfracht für die Zuführung der Wagen nach und von Privatananschlußgleisen ist dagegen in jedem Falle in den Beschädigungsberichten vor ihrer Weitergabe an die Maschinenämter einzutragen, nötigenfalls nach Befragen der Güterabfertigung über die Höhe der Gebühr.

An die Maschinenämter, Betriebswerkstätten und Wagenwerkmeistereien, Stationen und Güterabfertigungen. (21. III. 11./80 v. 21. 9. d. J.)

### Königliche Eisenbahndirektion.



