

Amtsblatt

der

Königlichen Eisenbahndirection zu Kattowitz.

No 24.

Kattowitz, den 18. Mai 1907.

1907.

Inhalt.

Allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten.

- Nr. 131. Amtsbezeichnungen im Heizerdienst.
 Nr. 132. Prüfungen im Telegraphieren.
 Nr. 133. Vergütung der Bahnärzte bei Probealarmierungen der Hilfszüge.
 Nr. 134. Lohnfestsetzung für Unfallrentner.

Bau-Angelegenheiten.

- Nr. 135. Beschaffung profilfreier Ausfahrtsignale.
 Nr. 136. Beschaffung beweglicher Rauchfänge für Lokomotivschuppen.

Betriebs-Angelegenheiten.

- Nr. 137. Verschluß der Bremsenhäuser der Personenwagen.
 Nr. 138. Verwendung und Behandlung der Hemmschuhe.

Allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten.

Nr. 131. Amtsbezeichnungen im Heizerdienst.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 8. April 1907.

Bei der am 21./22. September 1906 in Berlin abgehaltenen Besprechung über die Verteilung der für das Etatsjahr 1907 zu beschaffenden Lokomotiven ist darauf hingewiesen, daß die Bezeichnung des nicht im Beamtenverhältnis stehenden Heizerpersonals in den einzelnen Bezirken eine sehr verschiedene, und daß es zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens angezeigt sei, die im Heizerdienst ständig beschäftigten Leute als *Hilfsheizer*, dagegen die aus hilfsweise zum Heizerdienst herangezogenen Bediensteten als *Aushilfsheizer* zu bezeichnen. Diese Amtsbezeichnungen entsprechen den geltenden Grundsätzen und sind deshalb für die Folge allgemein anzuwenden.

Bei dieser Gelegenheit mache ich darauf aufmerksam, daß im Fernverkehr die Verwendung von Nicht-Handwerkern als Aushilfsheizer auf solche Fälle zu beschränken ist, in denen geeignete Handwerker nicht rechtzeitig zum Aushilfsdienst herangezogen werden können.

An die Königlichen Eisenbahndirectionen.

IV. B. 9. 199.

Vorstehender Erlaß wird hiermit zur Kenntnis und Beachtung mitgeteilt mit dem Auftrage, die in Frage kommenden Bediensteten entsprechend mündlich anzuweisen.

An die Maschineninspektionen, Betriebswerkstätten und Lokomotivstationen des Bezirks. (24. A. 336. v. 10. 5. d. 3.)

Nr. 132. Prüfungen im Telegraphieren.

Zur Abnahme der im § 7 Abs. 4 der Prüfungsordnung (E.-B.-Bl. S. 211) erwähnten Prüfungen im Telegraphieren werden hiermit bestimmt:

Im Betriebsinspektionsbezirk 2 Gleiwitz:

Oberbahnhofsvorsteher Pohl in Morgenroth. Vertreter: Oberbahnhofsvorsteher Peters in Vorsigwerk.

Im Betriebsinspektionsbezirk 3 Gleiwitz:

Bahnmeister Halbedel in Randzin. Vertreter: Oberbahnmeister Spangenberg in Randzin.

Im Betriebsinspektionsbezirk 2 Kattowitz:

Bahnhofsverwalter Urban in Friedrichsgrube. Vertreter: Bahnhofsvorsteher Drutschmann zu Kochlowitz.

Im übrigen bleibt die Verfügung vom 12. August 1906 (A.-Bl. S. 161) in vollem Umfange in Kraft.

An die beteiligten Vorstände der Betriebsinspektionen und an die vorgenannten Beamten. (21. A. 330. v. 11. 5. d. 3.)

Nr. 133. Vergütung der Bahnärzte bei Probealarmierungen der Hilfszüge.

Nach § 8 Ziffer 20 des durch A.-Bl. Nr. 19/1907 Seite 123 bekannt gegebenen neuen Modells der Bahnarztverträge ist den Bahnärzten für die Wahrnehmung des ärztlichen Dienstes bei Probealarmierungen der Hilfszüge bei Tage eine Gebühr von 10 Mark und bei Nacht eine solche von 20 Mark zu zahlen.

Unter „Nacht“ ist in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der Gebühren-Ordnung für approbierte Aerzte und Zahnärzte vom 15. Mai 1896 (M.-Bl. f. d. i. Verw. S. 105) die Zeit zwischen 9 Uhr abends und 7 Uhr morgens anzusehen und die erhöhte Gebühr von 20 Mark auch dann zu zahlen, wenn die tatsächliche Inanspruchnahme der Aerzte nur zum Teil in die Nachtzeit fällt.

An sämtliche Inspektionen und Dienststellen. (22. I. 5a./36. v. 14. 5. d. 3.)

Nr. 134. Lohnfestsetzung für Unfallrentner.

Durch die Bestimmung in Ziffer 11 Abschn. K. der F. O. XII — L.-D. § 17² — ist für Unfallrentner die vor dem Unfälle im Stücklohn arbeiteten, nachher aber im Tagelohn wieder beschäftigt werden, eine Höchstgrenze ihrer Bezüge an Lohn und Unfallrente dahin festgesetzt, daß beide zusammen gerechnet (abgesehen von den vorgeesehenen Ausnahmen) den vor dem Unfall erzielten Stücklohnverdienst nicht übersteigen sollen.

Es ist daher einem solchen Unfallrentner neben der Rente der Lohn für die Tagesleistung, die ihm nach der Wiederherstellung zugewiesen wird, zu gewähren und eine Kürzung dieses Tagelohnes vorzunehmen, wenn und insoweit die Zusammenrechnung des Lohnbetrages und der Unfallrente einen höheren Betrag als den früher erzielten Stücklohn ergibt.

Bei der angezogenen Stelle der F. O. XII und der L.-D. ist auf diese Verfügung handschriftlich hinzuweisen. An sämtliche Inspektionen (einschl. Schmalspurbahn), Bauabteilungen und den Vorstand des Zentralbureaus. (1. II. 9./171. v. 15. 5. d. 3.)

Bau-Angelegenheiten.

Nr. 135. Beschaffung profilfreier Ausfahrtsignale.

Bei Herstellung neuer Signalanlagen und beim Ersatz vorhandener Signale sind als Ausfahrtsignale nur solche Signale zu beschaffen, deren Maste in beschränkter Konstruktionsbreite hergestellt sind. Diese Anordnung ist notwendig, um bei Aenderungen vorhandener Signalanlagen jedes Ausfahrtsignal auch dort wieder verwenden zu können, wo die Gleisentfernung nur 4,5 Meter beträgt.

An die Betriebsinspektionen. (7. B. 4606. v. 14. 5. d. 3.)

Nr. 136. Beschaffung beweglicher Rauchfänge für Lokomotivschuppen.

Nach den im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Halle a. S. mit beweglichen Rauchfängen für Lokomotivschuppen gewonnenen Erfahrungen ist es für die betriebsstüchtige Erhaltung der Lokomotiven nicht von Vorteil, eine Zwangsläufigkeit zwischen der Stellung der Schornsteinanschlüsse und der Drosselklappe anzuordnen, weil sich durch den bei ganz geöffneten Drosselklappe entstehenden starken Luftzug die Kessel der untergestellten Lokomotiven, besonders der außer Dienst gehenden, zu schnell abkühlen, wodurch die Siederohre in den Feuerbuchsenröhrenwänden leicht undicht werden. Vielmehr verdienen Rauchfänge, deren Drosselklappe durch einen besonderen Drahtzug bewegt werden kann, den Vorzug.

Hiernach ist fortan von der Beschaffung von Rauchfängen mit zwangsläufiger Bewegung der Drosselklappe abzusehen.

An sämtliche Betriebsinspektionen, Bauabteilungen und Maschineninspektionen. (24. B. 3907. v. 15. 5. d. 3.)

Betriebs-Angelegenheiten.

Nr. 137. Verschluß der Bremserhäuser der Personenzüge.

Sämtliche Bremserhaustüren der Personenzüge erhalten Schlösser, welche ein Verschließen der Türen gestatten. Es ist in Zukunft darauf zu achten, daß die Bremserhäuser, deren Türen mit Schlössern versehen sind, während der Fahrt und auf den Bahnhöfen stets verschlossen gehalten werden.

Die Wagenmeister sind für die Befolgung vorstehender Anordnung verantwortlich zu machen.

An die Betriebswerkstätten, die Stationen und die Wagenmeister; nachrichtlich an die Maschinen- und Betriebsinspektionen, ausschließlich Betriebsinspektion 2 Weizhen. (25. B. 4265. v. 9. 5. d. 3.)

Nr. 138. Verwendung und Behandlung der Hemmschuhe.

Die vielfachen in letzter Zeit vorgekommenen, hauptsächlich auf eine mangelhafte Auflage und fehlerhafte Behandlung der Hemmschuhe zurückzuführenden Rangierunfälle und Wagenbeschädigungen veranlassen uns Nachstehendes bekannt zu geben:

Durch die Verwendung von Hemmschuhen im Rangierdienst sollen die in der Bewegung befindlichen, von den Rangierzügen abgestoßenen oder abgelassenen Wagen an bestimmten Stellen im Gleise zum Stillstand gebracht oder in den Gleisbremsen im Laufe gehemmt werden.

Es sind drei verschiedene Arten von Hemmschuhen zu unterscheiden:

1. Einlascige Hemmschuhe. Diese haben nur auf einer Seite eine angebogene feste Lasche, sind auf der anderen Seite führerlos und finden hauptsächlich in Gleisbremsen Verwendung, sowie auf eingepflasterten Schienen in Lade-, Hafen- und solchen Gleisen, die in Straßenübergängen liegen.

2. Federlaschen-Hemmschuhe. Diese haben auf der einen Seite eine angebogene feste Lasche, auf der anderen eine schräg stehende, auswechselbare Federlasche oder Feder. Beide Laschen umfassen den Schienenkopf fest.

3. Zweilaschige Hemmschuhe. Diese haben zu beiden Seiten eine angebogene feste Lasche. Beide Laschen umfassen den Schienenkopf lose.

Jeder Hemmschuh ist so auf die Schienen aufzulegen, daß die an seinem vorderen Ende schmal zulaufende Spitze dem heranrollenden Wagen zugekehrt ist und eine angebogene feste Lasche (sogenannte Führungs-lasche) dicht an der Innenkante der Fahr-schiene zu liegen kommt. Die führerlose Seite der einlaschigen Hemmschuhe und die Feder-lasche oder Feder der Federlaschen-Hemmschuhe muß stets der Außenseite der Fahr-schiene zugekehrt sein. Doppelläschi-gem Hemmschuhe können demnach auf beiden Schienen, einlaschige und Federlaschen-Hemmschuhe dagegen nur auf einer (der rechten oder linken) Schiene aufgelegt werden, je nachdem die feste Lasche an der rechten oder linken Seite dieser Hemmschuhe angebracht ist. Bei Gleiskrümmungen dürfen Federlaschen-Hemmschuhe nur dann Verwendung finden, wenn sich dieselben auf die äußere Krümmungsschiene auflegen lassen.

Werden zum Aufhalten der Wagen Hemmschuhe mit breitgefahrener Spitze verwendet, oder werden die ein-läschi-gen und Federlaschen-Hemmschuhe nicht wie vorstehend angegeben auf die Schienen aufgelegt, vielmehr so, daß die führerlose Seite bezw. die Federlasche oder Feder nach der der Gleismitte zugewendeten Schienen-seite zu liegen kommt, oder daß die Führungs-lasche nicht dicht an der Innenkante des Schienenkopfes anliegt, oder endlich, daß bei Gleiskrümmungen der Hemmschuh auf die innere Krümmungsschiene zu liegen kommt, so wird letzterer von dem heran-rollenden Wagen jederzeit abgeschleudert werden.

Die Wirkung der Hemmschuhe ist je nach der Witterung verschieden. Bei gewöhnlichem Wetter, d. h. bei klarer, durchsichtiger Luft, geringer Sonnenhitze oder bei starkem Regen wirkt ein Hemmschuh bei einem leeren Wagen auf 4 bis 5 m, bei einem beladenen Wagen auf 6 bis 7 m Entfernung. Sollen mehrere zusammengekuppelte leere oder beladene Wagen gleichzeitig gehemmt werden, so sind die Hemmschuhe je nach der Wagenzahl um die doppelte, dreifache u. s. w. Entfernung auszulegen.

Bei nebligem oder regnerischem Wetter sind die Schienen schmierig, die Hemmschuhe gleiten weiter als bei gewöhnlicher Witterung und müssen zum Anhalten eines leeren Wagens auf etwa 6 bis 7 m und eines beladenen Wagens auf etwa 9 bis 10 m Entfernung ausgelegt werden.

Bei großer Sonnenhitze wird durch die hohe Temperatur der Schienen der aufgelegte Hemmschuh bisweilen so stark erhitzt, daß die Sohle des Brems-schuhs glühend wird. Es tritt alsdann ein sogenanntes Kleben und rück-weißes Gleiten der Hemmschuhe ein, welches vermieden wird, wenn man die Gleitsohle etwas einfettet.

Bei Glatteis, Raufrost, starkem Schneefall lagert auch auf den Schienen eine Eiskruste. Um diese zu zerstören und um zu erreichen, daß Metall auf Metall zu liegen kommt, sind die Hemmschuhe mehrmals auf den Schienen hin und her zu bewegen, gewissermaßen aufzureiben. Auch ist bei solcher Witterung zur Erzielung einer sicheren Wirkung der Hemmschuhe entweder Sand auf die Schienen zu streuen oder eine mäßige Erwärmung der Hemmschuhe vorzunehmen.

Die Wirkung der Hemmschuhe wird schließlich auch durch die Gleislage beeinflusst. Bei mangelhafter Gleis-lage — nicht fest unterstopften Schienen, schlechten Schienenstößen, breitgefahrenen und rissigen Schienen u. s. w. — kommt während des Gleitens eines Hemmschuhes häufig ein plötzliches Abpringen oder ein Festsetzen desselben vor und werden hierdurch vielfach Wagenbeschädigungen und Entgleisungen herbeigeführt.

Vielfach werden aber auch die Hemmschuhe von den Rangierern zur Verhinderung des Wagenrücklaufes mit der Spitze quer über die Schiene gelegt. Hierdurch wird die Spitze breit gefahren, verbogen oder gar abgebrochen. Werden solche Hemmschuhe noch weiter benutzt, so treten zweifellos Versager ein.

Die Rangierleiter und Rangierer haben dafür zu sorgen, daß alle bei Antritt des Dienstes schadhast vorge-fundenen, sowie alle während ihrer Dienstzeit beschädigten Hemmschuhe sofort gegen brauchbare umgetauscht werden und daß jeder Rangierer jederzeit mit zwei guten, brauchbaren Hemmschuhen ausgerüstet ist.

Die Bahnmeister sind dafür verantwortlich, daß sich alle auf den Bahnhöfen befindlichen Gleise stets in gutem Zustande befinden, schlechte Schienenstöße und Gleisstellen sofort beseitigt, schadhafte Schienen sogleich aus-ge-wechselt werden.

Den Vorstehern der Bahnhöfe wird zur Pflicht gemacht, die genaueste Beachtung dieser Ausführungen zu überwachen, das beteiligte Personal wiederholt zu belehren und Zuwiderhandlungen zur Anzeige zu bringen.

An die Betriebsinspektionen (auschl. 2 Beuthen D.S.), die Stationen und Bahnmeistereien. (2. III. 5/388. v. 14. 5. d. S.)

Königliche Eisenbahndirektion.

