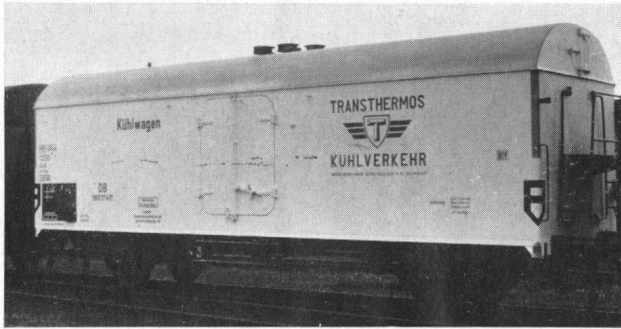




KUNDENBRIEF





1



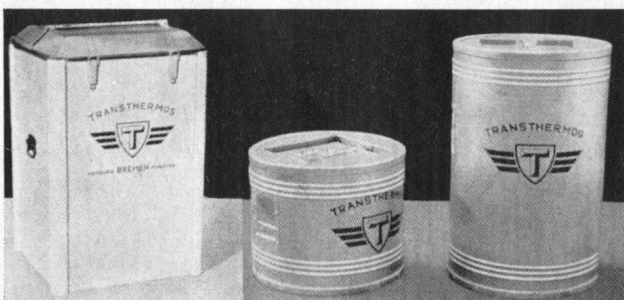
2



3



4



5

Die ununterbrochene KÜHLKETTE

durch die 

Die Notwendigkeit, empfindliche Lebensmittel vor dem Verderb durch die Einflüsse hoher oder niedriger Temperaturen zu schützen, hat von jeher die Eisenbahn veranlaßt, **Kühlwag** einzusetzen. Um aber den deutschen Verladern nicht nur den erforderlichen, geeigneten und einwandfreien Kühltransportraum, sondern auch den notwendigen Kühldienst zur Verfügung zu stellen und sie beim Transport temperaturempfindlicher Güter fachmännisch zu beraten, wurde im Jahre 1950 von der **DB** und den am Kühlverkehr interessierten Kreisen die

„TRANSTHERMOS G. m. b. H. Hamburg—Bremen—München“

mit dem Sitz in **Bremen** geschaffen.

Zur Durchführung des **internationalen** Kühlverkehrs wurde von einer Reihe europäischer Eisenbahnen die

„Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques (Interfrigo)“

mit dem Sitz in Basel gegründet. Die Transthermos (TT) ist die Generalvertreterin der Interfrigo für Deutschland.

Durch die Gründung der beiden vorstehend genannten Gesellschaften wurde die organisatorische Grundlage für eine geschlossene Kühlkette im Abgang von, im Eingang nach und im Durchgang durch Deutschland geschaffen.

Welche Bedeutung der internationale Kühlverkehr hat, beweisen folgende Zahlen:

Im Jahre 1956 sind im Versand aus der Bundesrepublik etwa 9700 deutsche Kühlwagen gestellt worden, etwa 4000 deutsche Kühlwagen trafen aus dem Ausland ein. Der Transit durch die Bundesrepublik belief sich auf 2100 deutsche Kühlwagen. Zu ihnen kommen noch die Kühlwagen der übrigen Länder der Interfrigo, die den Verkehr der Bundesrepublik berührten.

Der Arbeitsbereich der TT erstreckt sich außer auf die Vermietung von Kühlwagen vor allem auf die Durchführung einwandfreier Kühl- und Wärmedienste. Man kann sich vorstellen, daß es z. B. bei der großen Hitze des Frühsommers 1957 einer sorgfältigen und fachmännischen Betreuung bedurfte, wenn Fleisch, Fische, Obst und alle anderen leichtverderblichen Lebensmittel frisch und gut erhalten ihr Ziel erreichen sollten. Für diese Aufgabe sorgten die Außenstellen der TT, die z. Z. in Flensburg, Kiel, Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Frankfurt (Main), Ehrang (Bez. Trier), Mannheim, Stuttgart, München und Berlin bestehen.



Die TT verfügt heute über rund 1000 Kühlwagen (Bild 1). Diese Wagen werden ständig in einer Reihe von Depots auf ihren einwandfreien Zustand untersucht und überwacht. Für den internationalen Kühlverkehr unterhält die TT eigene Vertretungen in Österreich und Dänemark. Während der Obst- und Gemüsekampagne aus dem südosteuropäischen Raum besetzt sie durch eigenes Personal wichtige Verladeplätze und hält auch in diesen Erzeugerländern technische Vorkühl- und Beeisungsgeräte vor, um die Vorkühlung, die zur Herabsetzung der hohen Temperaturen der Früchte für den Transport erforderlich ist, die Beeisung und auch die Nachbeeisung durchzuführen.

Das Arbeitsgebiet der Außenstellen umfaßt die Vorkühlung und Beeisung mit Naßeis, Schneeeis, Trockeneis und im Winter den Einsatz von Heizöfen. Im Jahre 1956 wurden von der TT und ihren Außenstellen etwa 26000 Wagen beeist und

etwa 7000 Wagen nachbeeist. Dabei wurden etwa 30000 t Wassereis und über 4200 t Trockeneis verbraucht.

Bemerkenswert ist, daß die Verwendung von Trockeneis in einer ständigen, in den letzten Jahren nahezu sprunghaften Aufwärtsentwicklung begriffen ist (857% gegenüber 1951).

Der **Seefischkühlwagen** (Bild 2) wird hauptsächlich im internationalen Verkehr für Frisch-, Gefrier- und Salzfishsendungen von deutschen Fischerei- und Seemuschlaghäfen nach der Schweiz, Italien und Österreich oder für Transporte mit Frischfisch von der Türkei nach Ost- und Westeuropa eingesetzt. Die von der TT entwickelte Schneebeeisungsmethode hat solche Transporte von Frischfisch auch über weite Strecken möglich gemacht.


Neben den Kühlwagen verfügt die TT über kleinere Kühltransportgefäße, die bei geringeren Transportmengen sich als außerordentlich zweckmäßig erwiesen haben. Für Mengen bis zu 5 t steht der bei der  als Privatbehälter eingestellte **pa-Großkühlbehälter** (Bild 3) zur Verfügung. Drei solcher Behälter stehen auf einem Behältertragwagen und können den Kunden mit den Zustellfahrzeugen der  ins Haus zugestellt und vom Haus abgeholt werden. Der Großbehälter hat einen Fassungsraum von 4,4 cbm, ein Ladegewicht von 5 t und ein Eigengewicht von 1230 kg.

Der **Kleinkühlbehälter** (Bild 4) hat einen Laderaum von etwa 1,25 cbm für Mengen von etwa 500 bis 750 kg. Seine Tragfähigkeit ist 1000 kg, das Eigengewicht 350 kg.

Technische Angaben:

Länge innen 1500, außen 2000 cm,
Breite innen 725, außen 950 cm,
Höhe innen 1200, außen 1700 cm.

Infolge hochwertiger Isolierung eignet sich dieser Behälter besonders für Tiefkühlgut (gefrorenes Obst, Gemüse, Gefrierfisch usw.).

Der **Verteilbehälter** (Bild 5-links) ist in seiner Verwendung vielfältig. Er eignet sich ebenso als Kühllager wie als Tiefkühltruhe, ist für kleine Mengen auch als Transportraum ausreichend und reist als Stückgut oder Expreßgut mit der . Nutzlast 100 bis 150 kg, Tragfähigkeit 200 kg, Eigengewicht 50 und 75 kg.

Technische Angaben:

Länge innen 530 cm,
Breite innen 520 cm,
Höhe innen 950 cm.

Die kleinste Einheit stellt die **Kühltrommel** dar (Bild 5). Größe 1 ist für 30 kg, Größe 2 für etwa 70 kg Ware ausreichend.

Temperaturempfindliche Güter können in Deutschland und im internationalen Verkehr zu günstigen Bedingungen versichert werden. Der Versicherungsschutz ist weitgehend und deckt neben den möglichen Transportschäden auch das Risiko des Verderbens der Ware. Die verhältnismäßig niedrigen Prämien machen eine solche Versicherung empfehlenswert.

Das Pauschaltransportangebot der TT umfaßt die Kosten für Fracht, Behältermiete und Transportkühlung.

Wenn Sie an der Verwendung von Kühlwagen oder kleineren Kühltransportgefäßen oder an dem Kühldienst der TT interessiert sind, wenden Sie sich bitte an die

TRANSTHERMOS G. m. b. H. in Bremen, Hollerallee 85.

Zahlung der Kosten

IM EUROPÄISCHEN STÜCKGUTVERKEHR

mit Frankreich, Belgien und Saarland (über Kehl)

Für Stückgutsendungen zwischen Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland einerseits und Bahnhöfen in Frankreich, Belgien sowie im


Saarland nur über den deutsch-französischen Grenzübergang Kehl andererseits ist der Allgemeine Europäische Stückguttarif mit seinen einheitlichen, von den Binnentariifen der beteiligten Eisenbahnen abweichenden Bestimmungen anzuwenden. Er überläßt dem Absender die Wahl, die gesamten oder einen bestimmten Teil der Beförderungskosten zu übernehmen oder alle oder einen Teil der Beförderungskosten auf den Empfänger zu überweisen.

An Frankaturvermerken sind daher nur zugelassen:

- „franko“, wenn der Absender die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernehmen will, die vom Versandbahnhof im Zeitpunkt der Auflieferung zur Beförderung in Rechnung gestellt werden können,
- „franko.....“ (Angabe eines bestimmten Betrages), wenn der Absender einen bestimmten Betrag übernehmen will.

Da der Tarif für jede Zonenverbindung durchgehende Frachtsätze enthält, ist der sonst sehr gebräuchliche Frankaturvermerk

„franko bis“ (hier folgt die Angabe eines Grenzübergangspunktes) unzulässig.

Soll die Ware frei Grenze geliefert werden, so wäre diese Bedingung nur zu erfüllen, wenn in den Frankaturvermerk unter b) diejenige Summe eingesetzt wird, die der Fracht vom Versandbahnhof bis zum Grenzübergangspunkt einschließlich Nebenkosten entspricht. Der Betrag kann in diesem Falle nach dem Ausnahmetarif 24 A 24 ermittelt werden. Als Nebengebühren sind die Zollbehandlungsgebühren der  zu berücksichtigen, die für Ausfuhrsendungen im wirklichen Gewicht

bis zu 100 kg	1,30 DM
und für 1000 kg	3,20 DM

betragen. Für das 100 kg oder 1000 kg überschreitende Gewicht werden bis zu einem Gewicht von 900 kg oder 1990 kg — je angefangene 100 kg mehr — weitere 0,20 DM erhoben. Bei höheren wirklichen Gewichten wird die Grenzgebühr für Wagenladungen in Höhe von 3,80 DM berechnet.

Tarifliche Abgrenzung von Stückgut und Wagenladungen

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) erläutert nicht, was sie als Wagenladung und was sie als Stückgut ansieht; sie überläßt die Begriffsabgrenzung dem Tarif. Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif (DEGT) gibt in §1 (4) Satz 1 des Teiles I Abteilung B Abschnitt A Allgemeine Tarifvorschriften (ATV) folgende Begriffsbestimmung:

„Eine Wagenladung ist eine Sendung, die der Absender als solche mit einem Frachtbrief für einen Wagen auf-liefert.“

Ausnahmen von dieser Definition gibt die bis auf weiteres gültige Anmerkung dazu, daß mehrere als Wagenladung aufgelieferte Sendungen mit je einem Frachtbrief in einen Wagen verladen werden können. Jede dieser mit einem Frachtbrief aufgelieferten Sendungen sieht der Tarif als eine besondere Wagenladung an. Ferner können Güter gleicher Art und Tarifklasse (Kohlen, Koks, Kalk, Erze u. dgl.) in geschlossenen Zügen nach der Allgemeinen Ausführungsbestimmung XV Absatz 1 zu § 56 (7) EVO mit Genehmigung der Eisenbahn mit einem Frachtbrief auf-geliefert werden, wenn sie an einen Empfänger und an einen Bestimmungsbahnhof gerichtet sind. Auch können nach den §§ 32 und 33 ATV Wagenladungen, die aus mehreren Wagen bestimmter Art bestehen (Schemelwagenpaare, Wagenladungen mit beigegebenen leeren Schutz- und Zwischenwagen) auf einen Frachtbrief auf-gegeben werden. Alle anderen Sendungen, die nicht unter die vorstehende Begriffsbestimmung und deren Ausnahmen passen, erklärt § 1 (4) Satz 2 ATV zu Stückgutsendungen.

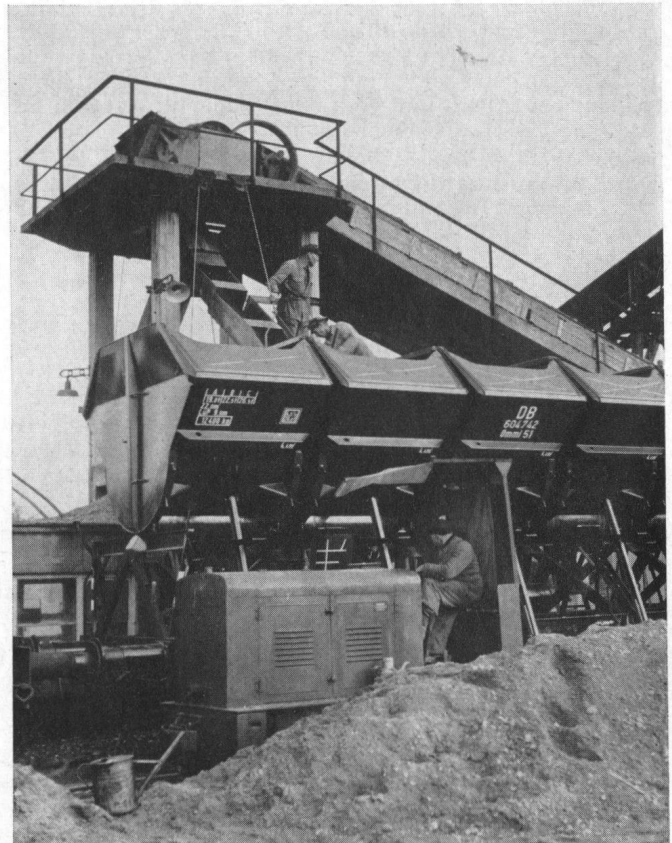
Ob die Güter durch die Eisenbahn oder vom Absender zu verladen oder zu entladen sind, überläßt die EVO in den §§ 59 (1) und 75 (9) dem Tarif. Die Allgemeinen Ausführungsbestimmungen I zu § 59 (1) und VII zu § 75 (9) verweisen auf den Abschnitt A II der ATV. Dieser Abschnitt bestimmt für Wagenladungen in § 38, daß Wagenladungen vom Absender zu verladen und vom Empfänger auszuladen sind, sofern nicht die Eisenbahn diese Leistungen auf Antrag des Absenders oder des Empfängers übernimmt. Dafür werden die im Nebengebührentarif festgesetzten Gebühren erhoben.

Für Stückgut bestimmt § 37 ATV, daß das Verladen und Ausladen des Stückguts von der Eisenbahn gebührenfrei besorgt wird. Die Eisenbahn kann jedoch verlangen, daß Gegenstände, die einzeln mehr als 500 kg wiegen, oder die in gewöhnliche gedeckte Wagen nicht verladen werden können, vom Absender verladen und vom Empfänger ausgeladen werden.

Der Tarif kennt nicht mehr die sogenannten „Vereinbarungssendungen“, das heißt Stückgutsendungen, für die der Absender einen besonderen Wagen bestellt, und die er nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst verladen konnte mit der Wirkung, daß solche Sendungen, die nach der oben genannten Begriffsbestimmung des § 1 (4) Satz 1


ATV eigentlich als Wagenladung hätten behandelt werden müssen, in frachtlicher Hinsicht als Stückgut angesehen wurden.

Die Privatgleisanschlußbedingungen (PAB) sehen noch die Möglichkeit vor, daß der Anschließer Stückgut in seinem Anschluß selbst verlädt und dies im Frachtbrief mit dem Vermerk: „Vom Absender im Anschluß verladen“ kennzeichnet. Trotz dieser Selbstverladung bleiben solche Stückgüter in jeder Hinsicht Stückgut im Sinne des Tarifs, das heißt, anderes Stückgut kann nach dem Ermessen der Eisenbahn zugeladen, das selbst verladene Stückgut kann umgeladen werden oder es kann auch ohne Umladung in einem Ortswagen zum Empfangsbahnhof laufen.



Der „Omni“, ein geeigneter Wagen für grobkörniges Schüttgut.

Die Abfertigungsgebühr im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif

In Tageszeitungen und Fachblättern, die über die augenblicklich dem Bundesverkehrsminister vorliegenden Anträge der  auf Erhöhung und Änderung des Gütertarifs berichtet haben, ist u a auch zum Ausdruck gebracht worden, daß die Abfertigungsgebühren geändert und erhöht werden sollen. Manche unserer Leser haben uns aus diesem Anlaß um Auskunft über den Charakter dieser Abfertigungsgebühren gebeten. Wir kommen diesem Wunsch um so lieber nach, als offenbar auch Verwechslungen mit der Werbe- und Abfertigungsvergütung des gewerblichen Güterfernverkehrs vorgekommen sind.

Die Kosten, die der Eisenbahn durch die Beförderung einer Sendung entstehen, sind nur zum Teil von der Länge der Beförderungstrecke abhängig. Die Frachten und die Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs setzen sich deshalb aus Abfertigungsgebühr u Streckensatz zusammen. Alle diejenigen Kosten, die der Beförderung auf dem Versandbahnhof vorangehen oder auf dem Empfangsbahnhof nachfolgen, sind von der Entfernung unabhängig. Das sind im wesentlichen die Kosten der Bereitstellung des Güterwagens zur Beladung, die Behandlung des Frachtbriefs auf der Versand- und Empfangsabfertigung, die Tätigkeit der Eisenbahn auf dem Versand- und Empfangsbahnhof, das Abziehen der beladenen Wagen vom


Güterschuppen, aus der Freiladestraße oder aus dem Anschluß und ihr Einstellen in den Zug auf dem Abgangsbahnhof, das Aussetzen der beladenen Wagen aus dem Güterzug und ihre Bereitstellung zur Entladung auf dem Bestimmungsbahnhof. Die Abfertigungsgebühren stellen in etwa das Entgelt dar, das die Eisenbahn für alle diese von der Beförderungsweite unabhängigen Leistungen erhält. Die von den Abfertigungsgebühren nicht gedeckten Kosten, also die Kosten der Beförderung der Sendungen vom Augenblick der Einstellung in den Zug auf dem Versandbahnhof bis zum Aussetzen aus dem Zug auf dem Bestimmungsbahnhof, werden durch die Streckenfrachten abgegolten.

Die im Heft A des DEGT Teil II enthaltenen Frachtsätze und Frachten lassen den Eisenbahnkunden ihre Zusammensetzung aus Abfertigungsgebühr und Streckensatz nicht erkennen. Das ist auch nicht notwendig, da der Verkehrtreibende nur die Höhe des Frachtsatzes oder der Fracht für seine Kalkulation zu kennen braucht.

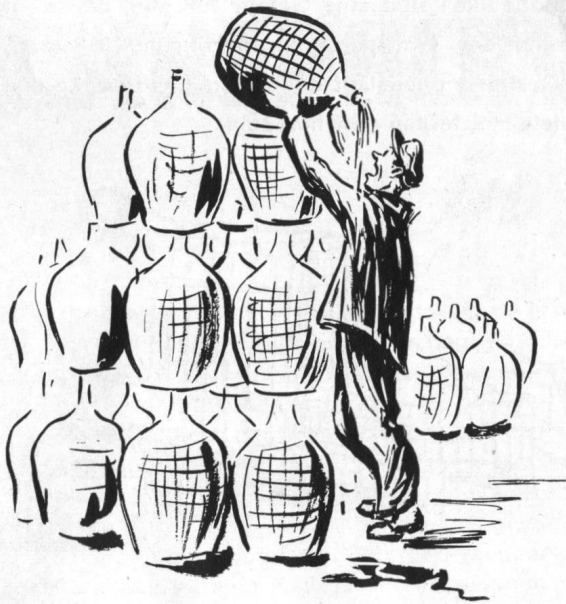
Wir hoffen, daß etwaige Zweifel über den Charakter der Abfertigungsgebühr im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, die nur für die Erstellung des Tarifs, aber nicht für seine Benutzer von Bedeutung ist, durch diese Ausführungen behoben sind.

Bitte, helfen Sie uns,

Verletzungen und Sachbeschädigungen durch mangelhafte und fehlerhafte Verpackung zu vermeiden.

Viele Tausende Tonnen Stückgut werden täglich von der  angenommen, verladen, umgeladen, ausgeladen und wieder ausgeliefert. Diese Arbeiten gehen zumeist in raschem Tempo vor sich. Das ist natürlich schlecht möglich, wenn die Stückgüter fehlerhaft verpackt oder nicht richtig für den Transport gesichert sind. Noch schlimmer aber wirken sich diese Mängel aus, wenn dadurch Transportarbeiter verletzt oder andere Güter beschädigt werden.

Hier einige Beispiele aus der Praxis:



Auch leere Korbflaschen dicht verschließen!

Beim Umladen eines größeren Postens leerer Korbflaschen griff ein Arbeiter nach einer Flasche in der obersten Lage. Als er sie herunterzog, ergoß sich aus der vermeintlich leeren Flasche etwa 1 Liter Säure über seinen Körper, brachte ihm Brandwunden 1. und 2. Grades an Brust, Hals, Armen und Beinen bei, von Löchern in Schuhwerk und Kleidern ganz zu schweigen. Ursache: die Flasche war nicht verstöpselt, nur die Schutzkappe aus Geflecht über den Flaschenhals gestülpt.

Verschlüsse von Flaschen, Kannen und ähnlichen Gefäßen sichern!

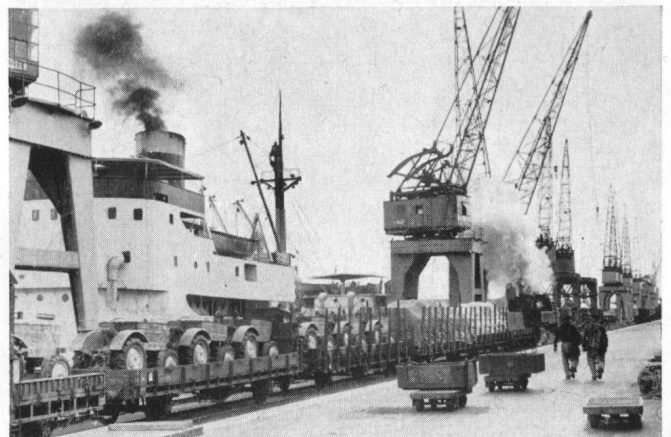
Eine Korbflasche mit ätzender Flüssigkeit erhielt während der Verladung in den Güterwagen einen leichten Stoß, der aber genügte, den Stöpsel aus dem Flaschenhals zu treiben; Säure spritzte nach, Mensch und Gut erlitten Schäden. Ursache: der Pfropfen war nicht gesichert.

Anhänger an Stahlflaschen unfallsicher befestigen!

Anhänger werden bei Stahlflaschen häufig mit Draht befestigt, der durch die beiden Entlüftungslöcher der Schutzkappe gezogen wird. Dies ist unzweckmäßig, weil gerade an dieser Stelle die Flasche angefaßt wird und der Arbeiter sich leicht an den Drahtenden Rißwunden zuzieht. Wenn dazu noch statt ausgeglühten Bindedrahtes ein widerstandsfähiger Stahldraht verwendet wird, der im steifen Zwirbel absteht, ist die Gefahr von Verletzungen besonders groß. Die Anhänger müssen mit Draht um die Flasche zwischen ihrem Hals und dem Rand der Schutzkappe befestigt werden.

Drahtgeflechttrollen an den Enden durch Papierkappen sichern!

Aneinandergestellte oder übereinandergelegte weitmaschige Drahtgeflechte verketteten sich leicht an ihren Enden. Beim Trennen der Rollen können sich die Maschen verziehen oder sie reißen auf. Verletzungen sind dabei möglich. Außerdem wird das Ladegeschäft erschwert.



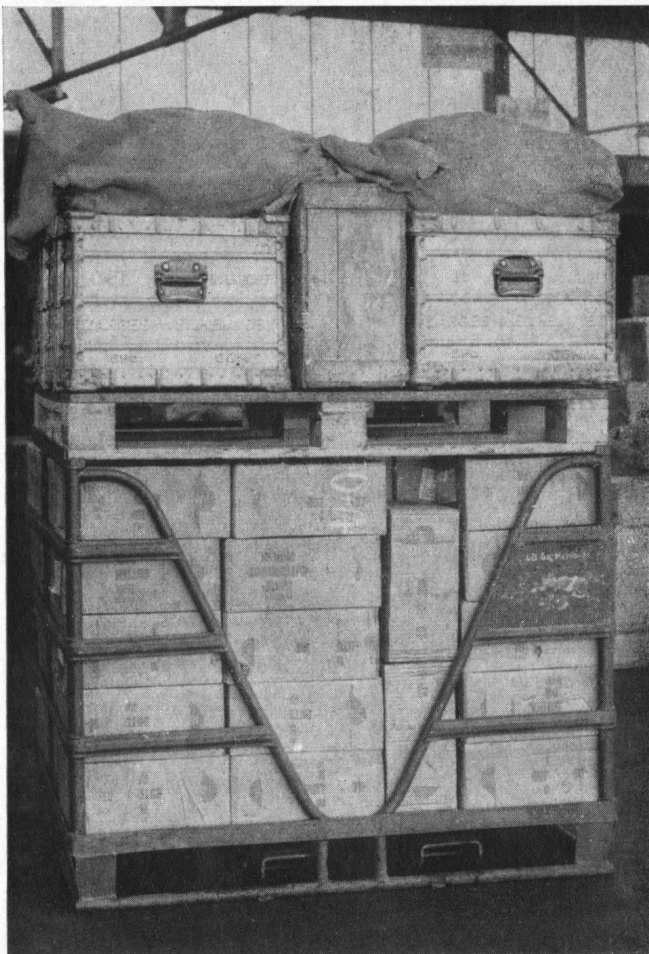
Im Hamburger Hafen: Ausfuhrgut nach Südamerika

Es empfiehlt sich daher, die Enden mit kräftigem Krepppapier kappenartig zu überdecken und einzubinden.



Enden von Verdraltungen (Drahtzwirbel) umbiegen oder verdecken!

Bei manchen Gütern, z B bei gußeisernen Öfen oder Körben mit Deckeln wird zum Festlegen beweglicher Teile (Feuerungstür, Kuppeldeckel) oder zur Befestigung der Deckel von Körben Draht verwendet. Die Drahtenden werden zusammengedreht und abgezwickelt. Beim Kant



Flachpalette auf einer Boxpalette—
Paletten können gestapelt werden.

und Drehen dieser Gegenstände greift der Arbeiter unversehens in diese Drahtenden und verletzt sich häufig Handballen und Finger. Außerdem werden andere Güter beschädigt. Ursache: die Drahtenden sind nicht umgebogen oder, nicht völlig verdeckt.

Stahlbänder vorsichtig verwenden!

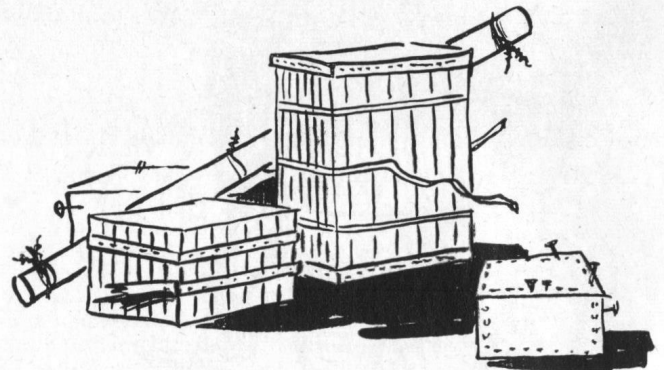
Stahlbänder werden häufig verwendet, um das Gut, besonders Papierballen, zusammenzuhalten. Wenn die Bänder am Gut oder seiner Verpackung dicht anliegen, sind sie ungefährlich. Stehen sie jedoch zum Teil ab, bilden die messerscharfen Kanten eine Verletzungsgefahr für den Transportarbeiter. Sorgsame Kunden verwenden in solchen Fällen Stahlbänder, die am Rande umgebördelt oder mit Naturwalzkanten versehen sind.

Kreissägen mit Schutzhauben versehen!

Um Verletzungen zu vermeiden, sollten bei Kreissägen während des Transportes die Sägeblätter oben und unten vollkommen abgedeckt sein.

Mähbalkenmesser und Stahlfinger mit Holzleisten absichern!

Die scharfen Stahlmesser und dornenförmigen Stahlfinger der Mähbalken sind eine Gefahr für alle, die mit ihnen während des Transportes in Berührung kommen. Sie müssen daher unbedingt durch genügend starke und tief genutete Holzleisten gesichert sein.



Leergut in sicherem Zustand aufliefern!

Besonders bei Leergut tritt leicht die Gefahr von Verletzungen ein, wenn Eisenbänder abstecken, gerissen oder gerostet sind, lockere Nägel herausstehen, die Leisten oder Deckel gesplittert sind, scharfe Enden hervortreten usw. Daher: vor der Auflieferung solche Mängel beseitigen.

Diese wenigen Beispiele zeigen:

Kleine Ursachen—große, unerfreuliche Wirkungen.

Darum nochmals unsere Bitte an Sie:

Helfen Sie uns, durch einwandfreie Verpackung Ihrer Stückgüter Unfälle und Schäden zu vermeiden.



Huckepacksattelfahrzeug im Straßeneinsatz

HUCKEPACKVERKEHR

in der Entwicklung



Die **DB** betreibt seit einiger Zeit einen Huckepackversuchsverkehr mit eigenen Kraftfahrzeugen. Es handelt sich hierbei um einen Güterkraftverkehr mit überwiegender Beförderung der Huckepacksendungen auf der Schiene. Hierfür sind Sattelaufleger eingesetzt. Da die Zahl der Fahrzeuge zunächst noch gering ist, konnten auch nur wenige Verbindungen einbezogen werden. Immerhin wickelt sich der Verkehr nun schon seit längerer Zeit probeweise zwischen den Räumen Hamburg, Ruhr und Wupper sowie Stuttgart und seit kurzem auch in der Verbindung Hamburg—Heidelberg mit gutem Erfolg ab. Die Sattelaufleger werden auf der Straße mit Sattelzugmaschinen üblicher Bauart und auf der Schiene auf gewöhnlichen Eisenbahngüterwagen befördert. Sie gehen außer in Hamburg, Heidelberg und Stuttgart in Wanne-Eickel und Wuppertal sowie Hagen von der Straße auf die Schiene und umgekehrt von der Schiene auf die Straße über, um in dem zugehörigen Bedienungsbereich bei den Versendern abgeholt oder den Empfängern zugestellt zu werden. Hierbei legen sie auf der Straße Entfernungen bis zu etwa 30 km zurück. Daher können sich auch Kunden dieser neuen Verkehrsart bedienen, die von den genannten Orten weiter entfernt wohnen.

Wegen der befriedigenden Ergebnisse will die **DB** den Verkehr noch weiter ausdehnen und hierbei hauptsächlich

süddeutsche Städte und Köln einbeziehen, so daß dann ein zusammenhängendes Netz zwischen einer Anzahl von Orten in Norddeutschland und Süddeutschland besteht. Die notwendigen Sattelkraftfahrzeuge hat sie bereits in Auftrag gegeben.

Bemerkenswert ist, daß die Sattelaufleger bei der Verladung auf dem Güterwagen hydraulisch abgesenkt werden, so daß keinerlei Profilschwierigkeiten auf der Eisenbahn entstehen. Das ist gegenüber früheren Versuchen ein großer Fortschritt, der die neue Entwicklung erleichtert hat.

Auch die Erfahrungen des jetzigen Verkehrs sind insofern ausgewertet worden, als die in der Fertigung befindlichen Sattelaufleger mit „Hamburger Verdeck“ ausgerüstet werden, während die vorhandenen Fahrzeuge noch geschlossenen Kastenaufbau haben, was nicht für alle Güter vorteilhaft ist. Die Ladelänge der Sattelaufleger, die bisher 9 m betrug, wird auf 10 m gebracht und die Nutzlast mit 17 t vorgesehen. Beim Transport auf der Schiene soll das Laufwerk demnächst nicht mehr mitgeführt werden, sondern bei der Zugmaschine verbleiben. Dies ist ebenfalls eine vorteilhafte technische Neuerung. Die **DB** wird aber in absehbarer Zeit noch einen weiteren Beitrag zur Entwicklung des kombinierten Schiene-Straßen-Dienstes leisten. Sie baut nämlich zur Zeit Spezialschienenfahr-

zeuge, deren Plattform soweit abgesenkt ist, daß normale Kraftfahrzeuganhänger und Sattelaufleger mit den üblichen Abmessungen ohne Einschränkung der Ladehöhe auf der Eisenbahn befördert werden können. Die **DB** glaubt, damit den Huckepackverkehr auf eine viel-

seitige, ganz moderne Stufe zu stellen. Allerdings hat sie auch ein großes Ziel. Sie möchte den Huckepackverkehr nicht nur in eigener Regie betreiben, sondern hofft, daß sich das Güterkraftverkehrsgewerbe eines Tages am Huckepackverkehr beteiligen wird.



Huckepacksattelfahrzeug fährt in Verladestellung auf Rmms-Wagen von einer Seitenrampe

Lagerplätze frei

in

Altenhudem

300 qm am Gleis.

Langenei

2 Plätze zu je 150 qm an der Ladestraße.

Welschen Ennest

2 Plätze zu 150 bzw. 225 qm am Gleis.

Arfeld

2 Plätze zu 330 bzw. 500 qm am Gleis.

Beddelhausen

1069 qm an der Ladestraße.

Oberndorf (Kr. Wittgenstein)

1500 qm am Gleis.

Anfragen erbeten an

Bundesbahn-Betriebsamt Siegen.

Hildesheim Hbf

1200 qm mit Gleisanschluß in besonders günstiger Lage. Licht- und Wasseranschluß vorhanden.

Anfragen erbeten an

Bundesbahn-Betriebsamt Hildesheim.

Moers

5000 qm mit Gleisanschluß.

Vermietung auch in Teilflächen.

Hüls bei Krefeld

5000 qm.

Errichtung eines Gleisanschlusses möglich.

St. Tönis bei Krefeld

3500 qm mit Gleisanschluß.

Krefeld

2300 qm.

Errichtung eines Gleisanschlusses möglich.

Anfragen erbeten an

Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft AG in Krefeld, Philadelphiastraße 192.

Seelze

1500 qm mit Gleisanschluß, Kraftstromanschluß möglich.

Anfragen erbeten an

Bundesbahn-Betriebsamt Hannover 1 in Hannover.

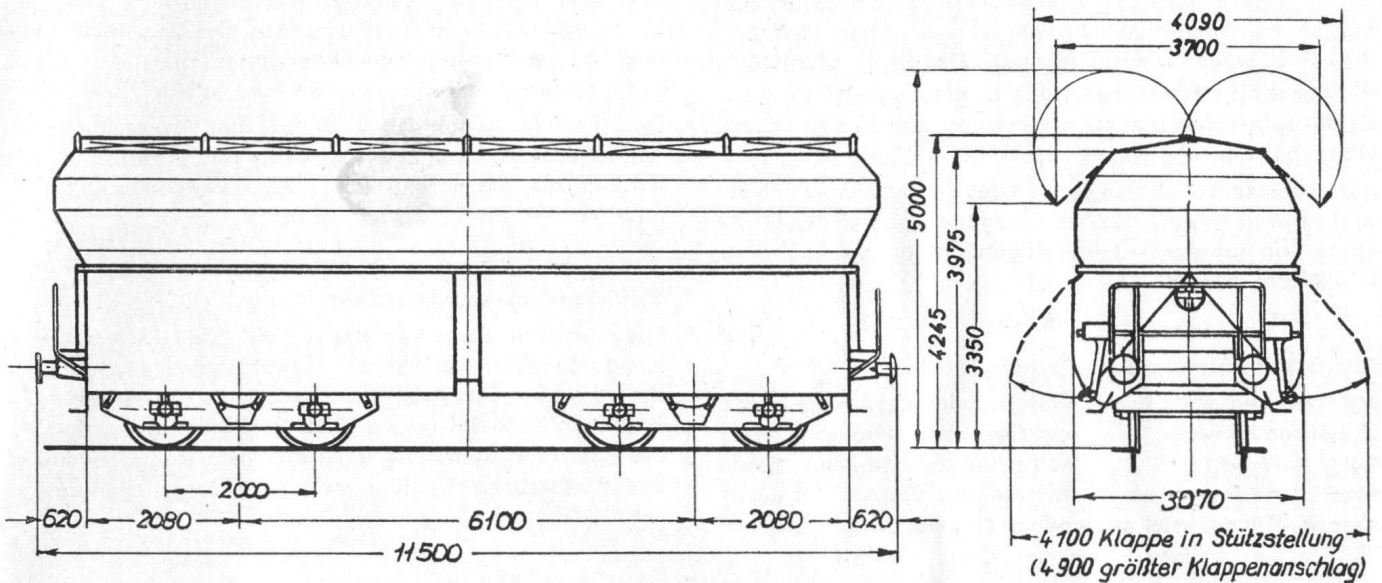
Steinhelle

300 qm am Gleis, 600 qm nicht am Gleis (Plätze gut befestigt und von der Ladestraße zu erreichen).

Anfragen erbeten an

Bundesbahn-Betriebsamt Arnsherg (Westf.).

Vierachsiger Großgüterwagen Kkt 57



Lastgrenzen

A	B	C
40,0 t	48,0 t	56,0 t

Eigengewicht 23,8 t
 Länge über Puffer 11,5 m
 Größte Höhe über Schienenoberkante 4,245 m
 Laderaum 75 m³
 Höchstgeschwindigkeit 75 km/h

Der Wagen ist für die Beförderung von Koks und sonstigen Schüttgütern geeignet.


Der Wagenkasten besteht aus dem sattelförmigen Boden, den fest mit den Untergestellfachwerkträgern verbundenen Stirnwänden, dem Quersattel, den Seitenwänden und den vier seitlichen Entladeklappen.

Der Wagen ist mit zwölf Deckelklappen abgedeckt. Durch einen schmalen Quersattel wird der Wagenkasten in zwei gleich große Kammern unterteilt. Die in der gesamten Untergestelllänge durchgehenden unter den Seitenwänden liegenden Entladeöffnungen werden durch zwei an jeder Seitenwand angelenkte Seitenklappen verschlossen.

Die Seitenklappen sind mit einem Daumenverschluß ausgerüstet, der von der Wagenstirnwand aus betätigt wird. Jede Klappe kann allein geöffnet werden. Es ist auch möglich, zwei gegenüberliegende Klappen einer Kammer zusammen zu öffnen. Die Klappen pendeln nach dem Öffnen frei zur Seite aus. Die Größe des Ausschlages der Klappen wird durch den Druck des herausrutschenden Ladegutes bestimmt.


NOTIERT für Sie!

Güterwagenpark der


Die  rechnet damit, daß sie im Spitzenverkehrsmonat November arbeitstäglich 70000 Güterwagen zur Beladung bereitstellen muß. Sie hat seit Beginn des vorjährigen Herbstverkehrs fast 13000 Güterwagen neu beschafft und über 9000 Wagen älterer Bauart zu modernen Güterwagen mit höherer Ladekapazität umgebaut. Unter Berücksichtigung des Abgangs an alten Wagen stehen für den diesjährigen Herbstverkehr unseren Kunden **über 8000 Güterwagen mehr** zur Verfügung.

★

Herbstverkehr

Die  hat durch Vermehrung und Modernisierung des Güterwagenparks und durch Maßnahmen innerbetrieblicher Art für eine reibungslose Bewältigung des Spitzenverkehrs in den Herbstmonaten vorgesorgt. Unsere Kunden können durch schnelles Be- und Entladen wesentlich dazu beitragen, daß die Güterwagen rasch wieder für den nächsten Transport bereitgestellt werden können.

Behälterwagen für den Fährbootverkehr



Die  hat jetzt drei Behältertragwagen (BTbhs 56) in ihren Güterwagenpark eingestellt, um — zunächst versuchsweise — pa-Großbehälter durchgehend auf der Schiene nach London befördern zu können. Bei diesen Behältertragwagen werden die pa-Großbehälter zwar wie üblich quer zur Wagenlängsachse auf- und abgenommen, sie können aber nur in Richtung der Wagenlängsachse verzurrt und befördert werden. Jeder der pa-Großbehälter auf einem Tragwagen ist daher je für sich auf einer Drehscheibe drehbar. Eine besondere Bedienungsanleitung gibt nähere Erläuterungen für das Auf- und Absetzen auf Straßenfahrzeug oder Tragwagen.

★

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif

Mit Gültigkeit vom 1. 10. 1957 ist der Nachtrag I zum DETT Teil I — Ausgabe vom 1. 12. 1953 — herausgegeben worden, in den alle seit der Ausgabe im Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgemachten Änderungen und Ergänzungen eingearbeitet sind. Außerdem enthält der Nachtrag weitere Änderungen und Ergänzungen der Erläuterungen zu den Allgemeinen Tarifvorschriften, des Nebengebührentarifs nebst Erläuterungen und des Sachverzeichnisses.


Verkauf von Behältertragwagen

Unseren Kunden, die sich bereits private pa-Großbehälter — insbesondere der Sonderbauarten — beschafft haben oder sich mit dieser Absicht tragen, ist jetzt die Möglichkeit geboten, von der  **betriebsfähige, dreiständige Behältertragwagen** der Umbauserie BT 10 oder BT 30 zu kaufen und sie als Privatwagen in den Güterwagenpark der  einzustellen.

Interessenten wollen sich bitte an das Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf) oder das Hauptwagenamt der Deutschen Bundesbahn — Güterwagenabteilung — in Frankfurt (Main) wenden.

★

Frachthilfe für die Zonenrandgebiete

Mit Wirkung vom 1. 10. 1957 sind im Verkehr mit den Zonenrandgebieten die Vorkriegsentfernungen wiederhergestellt worden. Auf die Vergünstigungen aus dieser Maßnahme für unsere Verfrachter werden wir im nächsten -Kundenbrief noch näher eingehen.

★

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt B

Mit Gültigkeit vom 1. 10. 1957 ist der Nachtrag IV zum DEGT Teil I Abt B — Ausgabe vom 1. 4. 1955 — herausgegeben worden. Er enthält alle Änderungen und Ergänzungen des Tarifs, die nach der Herausgabe des Nachtrags III im Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgemacht worden sind, sowie weitere Änderungen und Ergänzungen.

★

Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Gütertarif

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1957 an ist der

„Internationale Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Gütern zwischen Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn einerseits und Bahnhöfen der ungarischen Eisenbahnen andererseits (Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Gütertarif)“

eingeführt worden. Er besteht aus den Teilen I und II, die zu einem Heft vereinigt sind.


Der **Teil I** enthält Besondere Zusatzbestimmungen zur CIM, Anwendungsbedingungen, Frachtberechnungsvorschriften und in besonderen Anlagen die Weiterabfertigungstarife für die Strecken der Deutschen Bundesbahn und der ungarischen Eisenbahnen sowie Bestimmungen für die Beförderung von Gütern im Interfrigo-Verkehr.

Der **Teil II Abschnitt A** enthält ein Verzeichnis der deutschen und ungarischen Tarifbahnhöfe mit Angabe der Abfertigungsbeschränkungen und der Tarifentfernungen bis zu und ab den Grenzübergängen. Die österreichischen und tschechoslowakischen Durchgangsentfernungen sind in besonderen Entfernungstafeln zusammengefaßt.

Der **Teil II Abschnitt B** umfaßt das Verzeichnis der Artikeltarife, das alphabetische Güterverzeichnis sowie die Artikeltarife, die getrennt ausgegeben werden und einzeln käuflich sind.

★

Eisenbahnkarte von Italien

Die Eisenbahnkarte von Italien, auf die wir Sie im -Kundenbrief Nr 10/1956 aufmerksam machten, wird mit dem Bahnhofsverzeichnis von sofort an zum ermäßigten Preis von 3,50 DM (bisher 7,00 DM) abgegeben. Richten Sie bitte Ihre Bestellung an die Drucksachenverwaltung der Bundesbahndirektion München in München-Pasing

★

Expreßguttarif

Mit Wirkung vom 1. 10. 1957 ist der ermäßigte Expreßguttarif aufgehoben worden.

★

Expreßgutkarte

Zur Geschäftsvereinfachung, vor allem bei Großversendern, wird neben den bestehenden Mustern der Nachfrage-Expreßgutkarte ein neues Muster mit anhängender „Zahlkarte für maschinelle Beschriftung“ eingeführt. In dieser **Expreßgutkarte** muß die Versandfirma, in der **Zahlkarte** für maschinelle Beschriftung müssen die Empfängerangaben eingedruckt sein. Die wörtliche Wiederholung des Nachnahmebetrages entfällt sowohl bei der Expreßgutkarte wie bei der ihr anhängenden Zahlkarte.

★

Schlafwagenverkehre

Während der Winterfahrplanperiode 1957/1958 wird die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG) in 89 Schlafwagenverbindungen allabendlich rund 2400 Betten bereithalten. Von den 89 Schlafwagenkursen werden allein 34 mit gemischtklassigen Wagen (Einbett-, Doppelbett- und Touristenklasse) sowie 18 mit Wagen der Touristenklasse gefahren.

Bitte, informieren Sie sich bei Ihrer Fahrkartenausgabe.


Platzkarten

Folgende Züge können **nur mit Platzkarten** benutzt werden:

Zug Nr	von	nach	Kein Platzkartenzwang besteht	Zug Nr	von	nach	Kein Platzkartenzwang besteht
TEE 31	Frankfurt (Main)	Amsterdam	für Einsteigebahnhöfe von Köln bis Emmerich auf deutschen Strecken	d) TEE 78	Hamburg	Zürich	für Einsteigebahnhöfe ab Baden-Oos
a) TEE 32	Amsterdam	Frankfurt (Main)		F 129	München	Saßnitz Hafen	
F 65	Hamburg	Berlin		F 130	Saßnitz Hafen	München	
b) TEE 74	Oostende	Dortmund	auf deutschen Strecken	TEE 155	Paris	Dortmund	auf deutschen Strecken
TEE 75	Dortmund	Oostende	für Reisende nach deutschen Bahnhöfen	TEE 168	Dortmund	Paris	für Reisende nach deutschen Bahnhöfen
TEE 75	München	Mailand		e) TEE 185	Paris	Dortmund	auf deutschen Strecken
c) TEE 77	Zürich	Hamburg	für Einsteigebahnhof Hannover	TEE 190	Dortmund	Paris	für Reisende nach deutschen Bahnhöfen

Für folgende Anschlußzüge an vorstehende Züge können Platzkarten mitbestellt werden:

Zug Nr	Kl	von	nach	Zug Nr	Kl	von	nach	Zug Nr	Kl	von	nach
zu a) D 135	1.2.	Frankfurt (Main)	München	zu c) E 645	1.	Hannover	Wilhelmshaven	zu e) D 91	1.2.	Düsseldorf	Hamburg
zu b) D 58	1.2.	Köln	Passau	zu d) F 16	1.	Hannover	Köln	D 199	1.2.	Dortmund	Kiel
D 208	1.2.	Köln	Basel	D 402	1.2.	Frankfurt (Main)	Stuttgart				
D 408	1.2.	Köln	München								

Im -Kundenbrief Nr 6/1957, Seite 4, und Nr 11/1956, Seite 7, haben wir das Platzkartenverfahren eingehend beschrieben.

Kennen Sie die Reisegeschwindigkeiten der schnellsten Züge der ?

Rang Nr	Zug	Laufweg	Entfernung km	Zwischenhalte	Fahrzeit	Reisegeschwindigkeit*) km/h
1	Schauinsland (FT 45)	Basel—Frankfurt	337	5	3 Std 33 Min	94,9
2	Helvetia (TEE 78) + 1	Hamburg—Basel	866	6	9 Std 16 Min	93,5
3	Roland (FT 44) + 1	Bremen—Basel	833	10	9 Std 9 Min	91,0
4	Senator (FT 42) + 2	Hamburg—Frankfurt	545	3	6 Std 3 Min	90,1
5	Sachsenroß (F 16)	Hannover—Köln	297	4	3 Std 21 Min	89,0
6	London-Hamburg-Expreß (FT 71)	Bentheim—Hamburg	301	3	3 Std 23 Min	88,9
7	Dompfeil (F 14)	Hannover—Köln	297	5	3 Std 25 Min	86,9
8	Münchener Kindl (FT 30) + 2	Frankfurt—München	443	5	5 Std 7 Min	86,6
9	Germania (F 18)	Hannover—Bonn	332	5	3 Std 50 Min	86,6
10	Domspatz (F 54) + 3	Hamburg—Regensburg	739	5	8 Std 41 Min	85,1
11	Rheinblitz (FT 7) + 2	Basel—Dortmund	616	10	7 Std 18 Min	84,4
12	Blauer Enzian (F 56) + 1	Hamburg—München	814	6	9 Std 41 Min	84,1
13	— (DT 773)	Hannover—Kiel	288	6	3 Std 28 Min	83,3
14	Rhein-Main O (TEE 31) + 2	Frankfurt—Emmerich	354	7	4 Std 17 Min	82,6
15	Rheinblitz (FT 138) + 2	Dortmund—München	766	11	9 Std 19 Min	82,3
16	Komet (FT 49)	Basel—Hamburg	918	8	11 Std 10 Min	82,2
17	Merkur (F 4) + 1	Hamburg—Stuttgart	877	13	10 Std 43 Min	81,8
18	Rheinblitz (FT 28) + 1	Dortmund—München	730	11	8 Std 59 Min	81,3
19	Mozart (F 40)	München—Kehl	414	7	5 Std 6 Min	81,2
20	Rheingold (F 9) + 2	Basel—Kaldenkirchen	596	8	7 Std 25 Min	80,4

*) Unter Reisegeschwindigkeit versteht man die durchschnittliche Geschwindigkeit **einschließlich aller Aufenthalte** und Geschwindigkeitsbeschränkungen

+ Züge führen Schreibabteil, 1 = täglich, 2 = ✂, 3 = Mo-Fr.

O Zug hat Zugfernsprecher zwischen Frankfurt (M) und Wesel.

Schreibabteile

<p>F 1 Köln-Hamburg ✂ 1)</p> <p>F 2 Hamburg-Köln ✂ 1)</p> <p>F 3 Stuttgart-Hamburg tägl 2)</p> <p>F 4 Hamburg-Stuttgart tägl 3)</p> <p>F 7 Basel-Köln ✂ 1)</p> <p>F 8 Köln-Freiburg (Breisg) ✂ 1)</p> <p>F 9 Freiburg (Breisg)-Köln ✂ 1)</p> <p>F 10 Köln-Basel ✂ 1)</p> <p>F 21 München-Frankfurt (M) ✂ 1) Frankfurt (M)-Köln tägl 1)</p> <p>F 22 Köln-Frankfurt (M) tägl 1) Frankfurt (M)-München ✂ 1)</p> <p>F 23 Stuttgart-Köln Di-Sa 2)</p> <p>F 24 Köln-Stuttgart Mo-Fr 3)</p> <p>F 27 München-Köln tägl 3)</p>	<p>F 28 Köln-München tägl 2)</p> <p>F 29 München-Frankfurt (M) ✂ 1)</p> <p>F 30 Frankfurt (M)-München ✂ 1)</p> <p>TEE 31 Frankfurt (M)-Emmerich ✂ 1)</p> <p>TEE 32 Emmerich-Frankfurt (M) ✂ 1)</p> <p>F 33 München-Frankfurt (M) ✂ 1) Frankfurt (M)-Hamburg tägl 3)</p> <p>F 34 Hamburg-Frankfurt (M) tägl 2) Frankfurt (M)-München ✂ 1)</p> <p>F 41 Frankfurt (M)-Hannover ✂ 2) Hannover-Hamburg ✂ 1)</p> <p>F 42 Hamburg-Hannover ✂ 1)</p>	<p>Hannover-Frankfurt (M) tägl. außer Sa, nicht 19. XII. 57, 3. IV., 14. u. 25. V. 58 3)</p> <p>F 43 Basel-Hannover tägl 2)</p> <p>F 44 Hannover-Basel tägl 3)</p> <p>F 53 Nürnberg-Hannover Di-Sa 2) Hannover-Hamburg ✂ 1)</p> <p>F 54 Hamburg-Hannover ✂ 1) Hannover-Nürnberg Mo-Fr 3)</p> <p>F 55 München-Hamburg tägl 3)</p> <p>F 56 Hamburg-München tägl 2)</p> <p>TEE 77 Basel-Hamburg tägl 2)</p> <p>TEE 78 Hamburg-Basel tägl 3)</p> <p>F 137 München-Köln ✂ 1)</p> <p>F 138 Köln-München ✂ 1)</p>
nicht besetzt: 1) 24. XII. 57 bis 1. I. 58 und 4. bis 7. IV. 58	2) 24. XII. 57 bis 2. I. 58 und 5. bis 8. IV. 58	3) 23. XII. 57 bis 1. I. 58 und 4. bis 7. IV. 58

Die Benutzungsgebühr beträgt für jede angefangene 1/4 Stunde 1,00 DM und für kleinere Schreibarbeiten bis zu 5 Minuten Dauer 0,50 DM. Telegramme, die im Zuge aufgegeben werden, können kostenfrei diktiert oder geschrieben werden. Unsere Zug-Sekretärin erledigt Ihre Geschäftskorrespondenz postfertig; sie führt Briefmarken mit und übergibt Ihre Briefe beim nächsten Halt der Post. Sie steht unseren ausländischen Gästen auch für fremdsprachige Diktate oder Dolmetscherdienste gern zur Verfügung.

Die Geheimhaltung Ihrer Geschäftskorrespondenz ist bei jeder Sekretärin selbstverständlich. Unsere Zug-Sekretärin weiß, daß sie sich bei Verstößen gegen die Geheimhaltungspflichten strafrechtlichen Folgen aussetzt.

Vorbestellungen für die Benutzung von Schreibabteilen werden von allen Haltebahnhöfen der F-Züge mit Schreibabteil entgegengenommen und an die zuständige Vormerkstelle weitergeleitet.



Rationelle Transportmittel:
Kleinbehälter, Collicokisten.

INHALTSVERZEICHNIS

	<i>Ausgabe/Seite</i>		<i>Ausgabe/Seite</i>
Abfertigungsgebühr im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif	11/4	KKt 57, vierachsiger Großgüterwagen.	11/9
Europäischer Stückgutverkehr, Zahlung der Kosten	11/3	Stückgutverkehr, Zahlung der Kosten im europäischen	11/3
Güterwagen KKt 57	11/9	Transthermos	11/2-3
Huckepackverkehr in der Entwicklung	11/7-8	Tarifliche Abgrenzung von Stückgut und Wagenladungen	11/4

Herausgeber: Bundesbahn-Werbe- und Auskunftsamt für den Personen- und Güterverkehr, Frankfurt (M), Poststraße 6, Ruf 3 46 54. Fernschreiber 041 2075

Druck: Carl Ritter & Co., Frankfurt (M) und Wiesbaden (Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet.)

5. Änderung der im **DB**-Kundenbrief Nr 1/1957 veröffentlichten Zollgebühren

Bitte berichtigen Sie die Übersicht
(bisher erschienen Berichtigungen im **DB**-Kundenbrief Nr 3, 4, 7 und 8/1957)

gültig ab 1. 10. 57

Deutschland Bundesrepublik DB

Deutsche Bundesbahn

Binnentarif —

Stückgutsendungen

im wirklichen Gewicht bis 100 kg
über 100 kg bis 900 kg — ohne
dieses Gewicht zu überschreiten
— je angefangene .. 100 kg mehr

Deutsche Mark		
1,40	1,30	1,40
0,40	0,20	0,40

	Deutsche Mark		
	Einfuhr	Ausfuhr	Transit
im wirklichen Gewicht von mehr als 900 kg bis 1000 kg — ohne dieses Gewicht zu überschreiten	5,00	3,20	5,00
über 1000 kg bis 1990 kg — ohne dieses Gewicht zu überschreiten je angefangene 100 kg mehr	0,40	0,20	0,40
im wirklichen Gewicht über 1990 kg	7,50	3,80	7,50
Wagenladungen			
Für jede Wagenladung sowie für Sendungen, die nach den Bestimmungen für außergewöhnlich lange, breite oder hohe Gegenstände berechnet werden			
je Wagen	7,50	3,80	7,50
für gleichartige in geschlossenen Zügen aufgelieferte Güter			
je Wagen	3,00	3,00	6,00
für leere Privatgüterwagen			
je Wagen	2,00	2,00	4,00
Im Binnenverkehr mit Zollüberwachung werden die Gebühren für Ausfuhrsendungen erhoben.			
Sonstige Gebühren			
Es werden berechnet:			
für die Ausfertigung der Zollwertanmeldung	3,00		
für das Ausfertigen der Einfuhrmeldung	1,00		
für den Schriftwechsel, der durch Fehlen oder ungenügender Ausfertigung von Zoll- und statistischen Papieren veranlaßt wird, für jedes Schreiben	0,50	0,50	0,50
Tierverkehr			
Grenzgebühr			
für Tiere der			
Klasse S 1 und S 2 ... je Stück	1,70	1,70	1,70
Klasse S 3 bis S 5 ... je Stück	0,80	0,80	0,80
mindestens für die Frachtbriefsendung	2,10	2,10	2,10
höchstens für die in einem Wagen verladene Tiere einer Sendung	9,50	9,50	9,50
Gebühr für die Mitwirkung der Eisenbahn bei der Untersuchung durch den Grenztierarzt, falls diese nicht bei der Zollabfertigung stattfindet			
für Tiere der			
Klasse S 1 und S 2 ... je Stück	0,85	0,85	0,85
Klasse S 3 bis S 5 ... je Stück	0,40	0,40	0,40
mindestens für die Frachtbriefsendung	1,10	1,10	1,10
höchstens für die in einem Wagen verladene Tiere einer Sendung	4,80	4,80	4,80
Ladegebühren			
für das Ein- und Ausladen der Tiere bei der Zollabfertigung, der Untersuchung durch den Grenztierarzt oder der Fütterung usw			
für Tiere der Klasse S 1 sowie für wilde oder fremdländische Tiere der Klasse S 2	1,10	1,10	
für die übrigen Tiere der Klasse S 2	0,60	0,60	
für Tiere der Klasse S 3 bis S 5 je Stück	0,30	0,30	
höchstens für die Sendung in einem einbödigen Wagen	6,40	6,40	
höchstens für die Sendung in einem mehrbödigen Wagen	9,60	9,60	
für Geflügel			
— in Käfigen, Kisten, Säcken u dgl, für je auch nur angefangene	0,20	0,20	
— der Klassen L 1 bis L 7 werden die wirklich entstandenen Kosten berechnet.			

Verbandsverkehre

Allgemeine Tarife

Fährboottarif Deutschland-Großbritannien
— Deutschland und Großbritannien

Bi Bi Goldfranken 1,80

Tarife für den Kohlenverkehr

Polnisch-Schweizerischer Kohlentarif
— Ein- und Ausfuhrland

Bi Bi —

— Durchgangsländer:

über Lindau, St. Margrethen ..
über Schaffhausen, Romanshorn, Basel

Schweizer Franken 19,50
— — 7,80

Interzonenverkehr

DB
Deutsche Bundesbahn

DR
Deutsche Reichsbahn

Güterverkehr

Stückgut
Abfertigungsgebühr je Sendung mindestens je Stückgutsendung ..

Vorführgebühr
je angefangene

— bei Frachtstücken im Einzelgewicht über 200 kg je — auch nur angefangene — 100 kg ..

Grenzgebühr
— im Gewicht bis 100 kg

— über 100 kg bis 900 kg — ohne dieses Gewicht zu überschreiten — je angefangene 100 kg mehr

— im Gewicht von mehr als 900 kg ohne 1000 kg zu überschreiten

— über 1000 kg bis 1990 kg erhöht sich die Gebühr für 1000 kg für je 100 kg mehr um ...

— im Gewicht über 1990 kg ...

Wagenladungen (einschl Vereinbarungssendungen)
je Wagen

Wagenladungen gleichartiger Güter in geschlossenen Zügen
je Wagen

Ausnahmen
Wagenladungen über die Seehäfen Rostock, Stralsund, Warnemünde und Wismar .. je Wagen

Leere Privatwagen
je Wagen

Ausnahmen
in den Seehäfen Rostock, Stralsund, Warnemünde, Wismar
je Wagen

über Grenzbahnhöfe der					
DB	DR	DB	DR	DB	DR
Deutsche Mark					
	0,50		0,50	0,40	0,60
	0,50		0,50	2,00	1,00
	0,10		0,10		
	0,20		0,20		
1,30		1,30			
0,20		0,20			
3,20		3,20			
0,20		0,20			
3,80		3,80			
3,80	2,00	3,80	2,00	4,00	3,00
3,00	1,40	3,00	1,40	3,20	2,00
			1,00		
2,00	2,00	2,00	2,00	2,10	3,00
			1,00		

Tierverkehr

Abfertigungsgebühr für die Tiere der

Klassen S 1 und S 2 ... je Stück
Klassen S 3 bis S 5 ... je Stück

mindestens für die Frachtbriefsendung

höchstens für die in einem Wagen verladene Tiere einer Sendung

Vorführgebühr für die Tiere der

Klassen S 1 und S 2 ... je Stück
Klassen S 3 bis S 5 ... je Stück

höchstens für die in einem Wagen verladene Tiere einer Sendung

Für die Ladungsklassen werden die jeweiligen Höchstsätze erhoben

Österreich — Verbandstarife

Österreichisch-Ungarischer Verband

Jugoslawisch-Österreichischer Verbandstarif

— Stückgutsendungen je Sendung
— Wagenladungen je Wagen
— leere Privatwagen je Wagen

gültig ab 1. 9. 57

Einfuhr		Ausfuhr		Transit	
DB	DR	DB	DR	DB	DR
Deutsche Mark					
1,70	0,40	1,70	0,40		
0,80	0,20	0,80	0,20		
2,10	0,50	2,10	0,50	6,60	3,00
9,50	1,50	9,50	1,50	6,60	3,00
	0,40		0,40		
	0,20		0,20		
	3,00		3,00		
Schweizer Franken					
				11,75	
				0,66	
				3,30	
				10,90	
				0,80	
				0,90	
				11,70	
gültig ab 1. 9. 57					
Ungarn — Verbandstarife					
Österreichisch-Jugoslawischer Verbandstarif					
— Stückgutsendungen je Sendung					
— Wagenladungen je Wagen					
— leere Privatwagen je Wagen					
gültig ab 1. 9. 57					