

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	VkB1 1951	Seite
6	13. 1. 1951 Generalvertretung der Französischen Eisenbahnen in Deutschland	14
7	6. 1. 1951 § 26 BOKraft; Überbesetzung von Omnibussen im Spitzenverkehr	14
8	12. 1. 1951 Abblenden der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei Begegnung mit Eisenbahnzügen	14
9	6. 1. 1951 Güterfernverkehr mit West-Berlin; hier: Errichtung bzw. Anfahren von Kontrollpunkten	14
10	12. 12. 1950 Warenbegleitscheine für Kraftfahrzeuge	15
11	4. 1. 1951 Straßensperrung auf der Bundesstraße Nr. 203	15
12	30. 12. 1950 Fährbetrieb über den Rhein bei Leimersheim im Zuge der Landstraße I. Ordnung Nr. 385, Strom-km 372,100	15
13	12. 1. 1951 Straßensperrungen, deren Dauer einen Monat überschreitet	16
14	11. 1. 1951 Benutzung der Fähren durch die Angehörigen der Alliierten Mächte ohne persönliche Zahlung von Fährgeldern	18
15	3. 1. 1951 Beschlüsse des Frachtenausschusses für den Rhein vom 5. 12. 1950	18
15a	31. 1. 1951 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)briefe	28a
15b	31. 1. 1951 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)scheine	28c
15c	31. 1. 1951 Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	28 i

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:	Seite	Bücherschau:	Seite
Übersicht	19	Neuerscheinungen	24
Auslese	22	Buchbesprechungen	24
Rechtsprechung	26		

5. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Januar 1951

Heft 2

Verlagspostamt Dortmund. Beim Ausbleiben des Verkehrsblattes wollen Postbezieher sich lediglich an die liefernden Postämter wenden

AMTLICHER TEIL

Nr. 6 Generalvertretung der Französischen Eisenbahnen in Deutschland.

Bonn (Rh.), den 13. Januar 1951
— A 3 Abav (1) 1077 —

Die Französischen Eisenbahnen haben in Frankfurt (M.), Börsenstraße 2—4, eine Generalvertretung für Deutschland — Leiter Herr René Baldié — eröffnet. Die Generalvertretung steht den deutschen Dienststellen sowie Firmen oder Privatpersonen zur Auskunftserteilung über Eisenbahntransporte in Frankreich zur Verfügung.

Der Bundesminister für Verkehr

In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

(VkB! 1951, S. 14)

Nr. 7 § 26 BOKraft, Überbesetzung von Omnibussen im Spitzenverkehr.

Offenbach (M.), den 6. Januar 1951
StV 7 — 534/711/50 —

Nach § 26 BOKraft dürfen die Omnibusse und Omnibusanhänger höchstens mit soviel Personen besetzt werden, als nach der Zahl der zugelassenen Sitz- und Stehplätze erlaubt ist. Diese Zahl ergibt sich aus der zulässigen Gesamtbelastung eines Fahrzeugs und der Tragfähigkeit des Fahrgestells und der Reifen; sie muß nach § 26 Abs. 3 BOKraft an gut sichtbarer Stelle und gut lesbar im Fahrzeug angeschrieben sein.

Die Inanspruchnahme der im Linienverkehr verwendeten Omnibusse und Omnibusanhänger unterliegt erfahrungsgemäß starken Schwankungen, die insbesondere zu den Geschäftsanfangs- und Schlußzeiten in Erscheinung treten. Es ist deshalb der Antrag gestellt worden, die im Linienverkehr verwendeten Fahrzeuge weitgehend von den Vorschriften des § 26 BOKraft freizustellen. Eine solche allgemeine Ausnahme ist jedoch in Anbetracht des unterschiedlichen technischen Zustandes der Fahrzeuge sowie wegen der unterschiedlichen Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf den einzelnen Linien nicht vertretbar. Dagegen habe ich keine Bedenken, daß die für den Verkehr zuständigen obersten Länderbehörden in besonders gelagerten Einzelfällen auf Grund des § 89 BOKraft Ausnahmen genehmigen, wenn die Antragsteller die Gewähr für die Erfüllung der mit der Genehmigung verbundenen Auflagen bieten.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Straulino

(VkB! 1951, S. 14)

Nr. 8 Abblenden der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei Begegnung mit Eisenbahnzügen.

Offenbach (M.), den 12. Januar 1951
StV 2 Nr. 6/65/51

Die Bundesbahn hat darauf hingewiesen, die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs werde auf gewissen Strecken dadurch beeinträchtigt, daß auf den zur Strecke gleichlaufenden Straßen die Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge gegenüber entgegenkommenden Zügen nicht oder nicht rechtzeitig abgeblendet werden.

§ 33 Abs. 1 StVO besagt:

„Führer von Kraftfahrzeugen haben die Scheinwerfer rechtzeitig abzublenden, wenn die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße, ins-

besondere die Rücksicht auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer, es erfordert. Die Verpflichtung besteht gegenüber Fußgängern nur, soweit sie in geschlossenen Abteilungen marschieren. Beim Halten vor Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe ist stets abzublenden.“

Es kann dahingestellt bleiben, ob Eisenbahnzüge als „entgegenkommende Verkehrsteilnehmer“ zu gelten haben; denn abgesehen von diesem beispielsweise hervorgehobenen Sonderfall gilt für den Fall entgegenkommender Eisenbahnzüge die allgemeine Regel, wonach abzublenden ist, „wenn die Sicherheit des Verkehrs neben der Straße es erfordert“.

Ein Verstoß gegen diese Vorschrift ist nach § 49 StVO straffbar; hat die Unterlassung des Abblendens eine Transportgefährdung im Sinne der §§ 315, 316 StGB zur Folge, so kann der Täter mit Zuchthaus oder mit Gefängnis nicht unter einem Monat bestraft werden.

Die für den Straßenverkehr zuständigen obersten Landesbehörden werden gebeten, in geeigneter Weise die kraftfahrenden Kreise über diesen Sachverhalt zu unterrichten und zur Einhaltung der Vorschrift über das Abblenden zu veranlassen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Straulino

Nr. 9 Güterfernverkehr mit West-Berlin; hier: Er-richtung bzw. Anfahren von Kontrollpunkten.

Offenbach (M.), den 6. Januar 1951
StV 3 — 481/62/50 —

Nachfolgend veröffentliche ich die Anordnung der Alliierten Kommandantur BK/O (50) 70 vom 2. August 1950 über die Kontrolle des Ost/West-Handels und -warenverkehrs sowie die Bekanntmachung des Magistrats von Groß-Berlin vom 21. November 1950 über den Warentransport im Straßenverkehr zwischen Berlin und der Bundesrepublik Deutschland.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Straulino

(VkB! 1951, S. 14)

Alliierte Kommandantur Berlin

BK/O (50) 70 vom 2. August 1950

Betrifft: Kontrolle des Ost/West-Handels und -warenverkehrs

Es ist die Absicht der Alliierten Kommandantur, eine Kontrolle über den Warenverkehr auf Straßen, Bahn- und Wasserwegen nach und von Berlin einzurichten zwecks

- a) Feststellung des Umfangs des Warenverkehrs und dessen Zusammenstellung, um zu gewährleisten, daß er lediglich aus zugelassenen Warengattungen besteht;
- b) Gewährleistung, daß die nach Berlin abgefertigten Waren tatsächlich in Berlin ankommen;
- c) Gewährleistung, daß Waren aus Berlin für die Westzonen tatsächlich in den Westzonen ankommen.

Zur Erreichung obiger Ziele ordnet die Alliierte Kommandantur Berlin daher an:

1. Eine der Oberbehörde in den Westzonen gleichstehende deutsche Behörde ist in Berlin zu errichten mit

der Aufgabe, dafür zu sorgen, daß ausschließlich zugelassene Warengattungen zum Versand gelangen;

2. Permanente Kontrollpunkte an nachstehenden Stellen in Berlin sind zu errichten:

- I. in Dreilinden, an der Autobahn,
- II. Route 103, an der Heerstraße,
- III. an der Spandauer Schleuse,
- IV. an der Charlottenburger Schleuse,
- V. am Teltow-Kanal, unmittelbar im US-Sektor,
- VI. an der Oberschleuse, Kreuzung Landwehrkanal und Spree,
- VII. an der Kreuzung des Neuköllner und Teltow-Kanals,
- VIII. an der Kreuzung des Teufelsee-Kanals und der nördlichen Havel,
- IX. am Güterbahnhof Grunewald.

3. Zusätzlich und nach Bedarf sind auch solche vorübergehenden Kontrollpunkte innerhalb der Westsektoren Berlins zu errichten und Streifpatrouillen hinauszuschicken, die zur weiteren Durchführung dieser Anordnung notwendig erscheinen.

4. Alle Warenbegleitscheine betreffend Waren, die ihren Ursprung in den Westsektoren haben und zum Bahntransport bestimmt sind, müssen vom Magistrat genehmigt und von Magistratsangestellten an der Verladestelle gegen Frachtbrief kontrolliert werden.

5. Besprechungen mit den Bundesbehörden sind einzuleiten zwecks Einführung der Koordinierung der Kontrolle über Warentransport auf Straßen, Bahn- und Wasserwegen zwischen Berlin und den Westzonen.

6. Etwaige Durchführungsbestimmungen zu dieser Anordnung sind der Alliierten Kommandantur zwecks Zustimmung vorzulegen.

7. Ein Verbot von Warentransport auf anderen Straßen von oder nach den Westzonen, nach oder aus Berlin als auf denen, welche über die im obigen Paragraphen 2. I und II angeführten Kontrollstellen führen, ist zu erlassen.

Im Auftrage der Alliierten Kommandantur Berlin
W. J. Pugh,
stellv. vorsitzführender Stabschef

Bekanntmachung

über den Warentransport im Straßenverkehr zwischen Berlin und der Bundesrepublik Deutschland.

Auf Grund der Anordnung der Alliierten Kommandantur BK/O (50) 70 vom 2. August 1950, Ziff. 7 (VOBl. I S. 373) wird bekanntgemacht:

Der Warentransport im Straßenverkehr

a) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin,
b) zwischen Berlin und der Bundesrepublik Deutschland muß ausschließlich über eine der nachstehend festgelegten Straßen in Berlin und über eine der nachstehend festgelegten Kontrollstellen durchgeführt werden:

1. nach Berlin über den Avus-Autobahnzubringer bis zum Kleeblatt (Kreuzung Potsdamer Chaussee — Bezirk Zehlendorf) und von Berlin vom Kleeblatt ab über den Avus-Autobahnzubringer und über die Kontrollstelle Berlin-Dreilinden, an der Autobahnbrücke (Bezirk Zehlendorf),
2. nach und von Berlin über die Heerstraße (Verlängerung der Fernverkehrsstraße 103) und über die Kontrollstelle Berlin-Heerstraße, Ostrand Staaken (Bezirk Spandau).

Berlin, den 21. November 1950.

Der Magistrat
Abteilung Verkehr und Betriebe
Hausmann

(VkB1. 1951, S. 14)

Nr. 10 Warenbegleitscheine für Kraftfahrzeuge.

Offenbach (M.), den 12. Dezember 1950
StV 3 — 124/622/50

Die Treuhandstelle für den Interzonenhandel beim Deutschen Industrie- und Handelstag hat die Frage der Ausstellung von Warenbegleitscheinen für Kraftfahrzeuge — insbesondere mit Probekennzeichen ausgestattete — im Benehmen mit den zuständigen ostzonalen Stellen geklärt und den Landeswirtschaftsverwaltungen der Länder die Sachlage wie folgt bekanntgegeben:

a) Verbringung vom Bundesgebiet nach West-Berlin:

Für Kraftfahrzeuge, die als Handelsware mit roten Überführungsnummern nach West-Berlin verbracht werden, ist, wie bei jeder Handelsware, ein Warenbegleitschein erforderlich.

Kraftfahrzeuge, die polizeilich zugelassen sind und nur als Transportmittel dienen, können die Kontrollpunkte der Demarkationslinie ohne Warenbegleitschein passieren, wenn sie im Interzonenpaß eingetragen sind.

b) Verbringung vom Bundesgebiet nach dem Währungsgebiet der DM-Ost.

Die zuständigen Behörden des Währungsgebietes der DM-Ost bestätigen, daß Warenbegleitscheine auch erforderlich sind für Kraftfahrzeuge, die als Handelsware mit roten Nummern aus dem Bundesgebiet in das Währungsgebiet der DM-Ost verbracht werden sollen.

Ich bitte um Kenntnisnahme und Unterrichtung Ihrer Verkehrskontrollen.

Im Auftrag
Straulino

(VkB1. 1951, S. 15)

Nr. 11 Straßensperrung auf der Bundesstraße Nr. 203.

Offenbach (M.), den 4. Januar 1951
StB 4 — 550/811/50

Die Landesregierung Schleswig-Holstein — der Landesminister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr; Straßenbauverwaltung — in Kiel teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 203 zwischen Rendsburg und Heide ist von Fockbeck bis Elsdorf wegen Straßenbauarbeiten bis zum 31. März 1951 für den Gesamtverkehr gesperrt.

Umleitung:

- a) in Richtung Fockbeck über Gemeindestraße Elsdorf — Bargstall — Sophiendamm — Oha — B 202 bis Fockbeck,
- b) in Richtung Elsdorf über B 202 Fockbeck — Hohn — Gemeindestraße Westermühlen bis Elsdorf.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Kunde

(VkB1. 1951, S. 15)

Nr. 12 Fährbetrieb über den Rhein bei Leimersheim im Zuge der Landstraße I. Ordnung Nr. 385, Stromkm 372.100.

Offenbach (M.), den 30. Dezember 1950
W 5/2 — 1511/50

Das Ministerium für Inneres und Wirtschaft — Hauptabteilung Wirtschaft und Verkehr — des Landes Rheinland-Pfalz teilt mit:

Die Gierfähre Leimersheim im Zuge der Landstraße I. Ordnung Nr. 385 wurde am 24. 10. 1950 wieder in Betrieb genommen.

Die Fähre hat eine Tragfähigkeit von 40 t. Der normale Liegeplatz der Fähre ist am linken Rheinufer. Die Fähre verkehrt an Sonn- und Werktagen von 1/2 Stunde vor Sonnenaufgang bis 1/2 Stunde nach Sonnenuntergang; frühere und spätere Fahrten nach besonderer Vereinbarung.

Der Betrieb der Fähre erfolgt gemäß den Bestimmungen des § 62 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Feyerabend

(VkB1. 1951, S. 15)

Nr. 13 Straßensperrungen.

Nach dem Stand vom 1. Januar 1951 bestehen im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen folgende Straßensperrungen, deren Dauer einen Monat überschreitet.

Offenbach (M), den 12. Januar 1951
StB 4 — 6/824/51

Nr.	Bezeichnung des Straßenzuges von — nach	Gesperrte Strecke Gemarkung	Gesperrt für	Dauer der Sperrung	Umleitung	Mehr- länge km
-----	---	--------------------------------	-----------------	--------------------------	-----------	----------------------

I. Nordrhein-Westfalen

B 1	Salzkotten — Paderborn	Paderborn (Brückenwiederherstellung)	Verkehr über 12 t	b. a. w.	über Elsen	8,0
B 57	Köln — Aachen	Umgehungsstraße Linnich	Gesamtverkehr	b. a. w.	über alte B 57	2,0
B 57	M.-Gladbach — Krefeld	M. Gladbach (Niersbrücke)	Gesamtverkehr	b. a. w.	örtlich über Behelfsbrücke	0,180
B 60	Duisburg — Landesgrenze Venlo	Ortslage Wachtendonk	Fahrzeuge über 3 t	b. a. w.	über Straelen	10,5
B 61	Lünen — Hamm — Minden i. W.	Ortslage Bad Oeynhaus	Gesamtverkehr	b. a. w.	über Gohfeld	3,6
B 65	Osnabrück — Minden — Bückeburg	Lübbecke	Gesamtverkehr	b. a. w.	örtlich	
B 223	Oberhausen — Dorsten	Dorsten	Gesamtverkehr	b. a. w.	Autobahn	17,5
B 226	Buer — Bochum	Brücken über Emscher u. Rhein-Herne-Kanal	Gesamtverkehr	b. a. w.	östlich über Recklinghausen — Herten, westlich über Gelsenkirchen, Wanne-Eikel	17,0 11,0
B 229	Soest — Arnsberg	Möhne-Talsperre	Gesamtverkehr	b. a. w.	über Stockum, Möhne Randweg	10,5
B 234	Wuppertal — Unna	Ruhrbrücke bei Wetter	Gesamtverkehr	b. a. w.	über Volmarstein	12,0
B 264	Aachen — Köln	Düren (Johannisbrücke über die Ruhr)	Gesamtverkehr	b. a. w.	örtlich	

II. Niedersachsen

Auto- bahn	Hannover — Ruhrgebiet	Bad Nenndorf — Kleinenbremen	Verkehr über 50 t	b. a. w.	B 65 üb. Stadthagen — Bückeburg — Kleinenbremen	2,0
Auto- bahn	Göttingen — Kassel	Hedemünden (Werra-Brücke)	Gesamtverkehr	b. a. w.	B 80 — Behelfsbrücke über die Werra (Steilstrecke bei Laubach!!) od. über Hann.-Münden	3,0 13,0
B 6	Hildesheim — Hannover	a) Sarstedt b) Hildesheim	Gesamtverkehr Gesamtverkehr	b. a. w. b. a. w.	über Sarstedt über Stadtstraßen	1,0 0,6
B 218	Lingen — Bramsche — Minden	Bramsche (Brücke über Mittellandkanal)	Gesamtverkehr	b. a. w.	Bramsche — Wallenhorst — Engter	5,0
B 243	Hildesheim — Seesen	Marienburg, südostwärts von Hildesheim	Gesamtverkehr	b. a. w.	ü. Hildesheim/Galgenberg, Domäne Marienburg	2,0

III. Schleswig-Holstein

B 5	Sande (Holst.) — Klixbüll	Leck (Aubrücke)	Durchgangsverkehr	b. a. w.	über L I O Sande — Leck — B 199 Leck — Klixbüll	
B 203	Rendsburg — Heide	Fockbeck — Elsdorf	Gesamtverkehr	31. 3. 51	a) in Richtung Fockbeck über Elsdorf — Bargstall — Sophiendamm — Oha — B 202 b) in Richtung Elsdorf über B 202 Fockbeck — Hohn — Westermühlen	

Nr.	Bezeichnung des Straßenzuges von — nach	Gesperrte Strecke Gemarkung	Gesperrt für	Dauer der Sperrung	Umleitung	Mehr- länge km
IV. Bayern						
B 16	Günzburg — Donau- wörth	Günzburg — Gundelfingen	Fahrzeuge über 9 t	b. a. w.	über Autobahnbrücke bei Leipheim — Langenau — Sontheim	12,0
B 25	Feuchtwangen — Rothenburg — Uffen- heim	Insingen — Lohr — Haltenmühle	Gesamt- verkehr	b. a. w.	üb. Insingen — Diebach Gebtsattel — Siechhaus	0,7
B 5	Regen — Passau	Regen — Obermitter- dorf (Talbrücke)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Metten — Ober- mitterdorf oder über Reitmühle	3,0
B 300	Augsburg — Memmin- gen	Krumbach — B 19 (Günzbrücke b. Baben- hausen)	Fahrzeuge über 6 t	b. a. w.	über Krumbach — Weißenhorn — Baben- hausen od. über Baben- hausen — Holzgünz — Memmingen	27,0

V. Hessen

B 7	Kassel — Creuzburg	Otmannshausen — Hoheneiche (Wehre- brücke)	Fahrzeuge über 5 t	b. a. w.	a) in Nord-Süd-Richtg.: Bahnh. Reichensachsen — L I O — Hoheneiche — B 7 b) in Süd-Nord-Richtg.: Hoheneiche — L I O — Eschwege — B 249 — Niederhone	2,0 19,0
B 42	Mainz — Lorchhausen Köln	Mainz — Lorchhausen	Lkw. über 5 t	b. a. w.	Autobahn Frankfurt (M.) — Köln	
B 49	Limburg — Gießen	Wetzlar — Ortsdurchfahrt	Lkw.	b. a. w.	Dutenhofen — Garben- heim	6,2

VI. Württemberg-Baden

Auto- bahn	Wendlingen — Stutt- gart/Süd	Sulzbachtalbrücke bei Denkendorf	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Denkendorf	0,6
B 3	Karlsruhe — Frank- furt (M.)	a) Hensheim — Heidel- berg (Apfelbachbrücke in Großsachsen) b) Heidelberg — Bruch- sal (Rohrgrabendurch- laß in Rohrbach) c) Heidelberg — Bruch- sal (Leimbachbrücke in Wiesloch) d) Heidelberg — Bruch- sal (Kahlbachdurchlaß bei Rauenberg)	Fahrzeuge über 16 t Fahrzeuge über 9 t Fahrzeuge über 16 t Fahrzeuge über 16 t	b. a. w. b. a. w. b. a. w. b. a. w.	Autobahn Darmstadt — Heidelberg Autobahn Heidelberg — Bruchsal Autobahn Heidelberg — Bruchsal Autobahn Heidelberg — Bruchsal	15,0 8,0 3,0 8,0
B 36	Mannheim — Karls- ruhe	Neudorf — Karlsruhe	Fahrzeuge über 8 t	b. a. w.	a) für Fahrzeuge über 8 t bis 16 t über Neu- dorf — B 35 — L I O bis Einmündung B 36 b) für Fahrzeuge über 16 t über Neudorf — B 35 — Autob. Bruch- sal — Karlsruhe — B 10 — Mühlburg	3,5 9,0
B 39	Speyer — Heilbronn	Speyer — Walldorf (Rheinbrücke Speyer)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	Rheinfähre Speyer, Zu- fahrt nur für Fahrzeuge bis 12 t; für Fahrzeuge bis 30 t üb. Rheinfähre Rheinhausen	
B 44	Mannheim — Lampert- heim	Mannheim — Bürstadt (Jungbuschbrücke in Mannheim)	Fahrzeuge über 12 t	b. a. w.	Friedrich-Ebert-Brücke in Mannheim	
B 290	Tauberbischofsheim — Mergentheim	Tauberbischofsheim — Königshofen (Grünbachbrücke in Gerlachsheim)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Gemeindestraßen	1,5
B 292	Eichtersheim — Waib- stadt	Sinsheim (Elsenzbrücke)	Gesamt- verkehr	b. a. w.	über Gemeindestraßen	

Nr.	Bezeichnung des Straßenzuges von — nach	Gesperrte Strecke Gemarkung	Gesperrt für	Dauer der Sperrung	Umleitung	Mehr- länge km
B 9	Bonn — Mainz	Rolandswerth — Bingerbrück (Einbahn- straße f. Lkw.-Verkehr in Nord-Süd-Richtung)	Lkw. über 5 t	b. a. w.	über B 257, B 50 und andere	
B 42	Beuel — Rüdeshcim	Rheinbreitbach — Kaub (Einbahnstraße f. Lkw.- Verkehr in Süd-Nord- Richtung)	Lkw. über 5 t	b. a. w.	über Autobahn Frankfurt (M.) — Köln	
B 51	Prüm (Eifel) — Olzheim	Prüm — Dausfeld — Hermespand — Will- werath	Gesamt- verkehr	31. 3. 51	nördl. Prüm über LIO Nr. 1 und Nr. 201 über Halbemeile nach Olz- heim	
B 54	Wiesbaden — Diez	Hahnstädten	a) Durch- gangs- verkehr b) Orts- verkehr (für Fahr- zeuge über 1,5 t)	b. a. w.	a) von Hahn üb. B 275 — NeuhoF — LIO Kir- berg — Limburg b) von Hahnstädten über LIO Katzeneln- bogen — B 274 — Zoll- haus — B 54	

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Kunde

Nr. 14 Benutzung der Fähren durch die Angehörigen der Alliierten Mächte ohne persönliche Zah- lung von Fährgeldern.

Offenbach (M.), den 11. Januar 1951
W 5/7/1-928/50.

Es wird bekanntgegeben:

Die Alliierte Hohe Kommission hat im Einvernehmen mit der deutschen Bundesregierung die Abgeltung der Fährleistung für die Benutzung der Fähren durch Angehörige der Alliierten Mächte vereinheitlicht.

Die Angehörigen der Alliierten Mächte (vgl. Gesetz Nr. 2 vom 21. 9. 1949 der Hohen Alliierten Kommission) haben ab 1. August 1950 Anspruch auf unentgeltliche Übersetzung auf allen im Gebiet der deutschen Bundesrepublik verkehrenden Fähren.

Die eigens registrierten (D.O., T.O.A usw.) Fahrzeuge der Alliierten Mächte und die von den Angehörigen der Alliierten Mächte unterhaltenen Wagen, ungeachtet ihrer Registrierung, werden ebenfalls unentgeltlich befördert, desgleichen ihre Chauffeure und Insassen.

Ab 12. November 1950 kann die Zugehörigkeit zu den Alliierten Mächten nur ausgewiesen werden:

durch das Tragen der Uniform dieser Mächte, oder für die französischen und britischen Besatzungsmächte durch das Vorzeigen der Karte: „Genehmigung für Transportvergünstigung“ — die gleichzeitige Vorzeigung einer Kennkarte mit Fotografie kann verlangt werden —

oder für die amerikanische Besatzungsmacht durch das Vorzeigen der PX-Karte — die gleichzeitige Vorzeigung einer Kennkarte mit Fotografie kann verlangt werden.

Die Entschädigung der Fährbesitzer wird im Einvernehmen zwischen den Besatzungsbehörden und dem Bundesverkehrsministerium geregelt.

Die Abgeltung der Inanspruchnahme von Fährdiensten durch Angehörige der Alliierten Mächte erfolgt halbjährlich nachträglich durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen.

Die Fährunternehmer sind gehalten, die tatsächliche Benutzung der Fähren durch Angehörige der Alliierten Mächte durch sorgfältige Aufschreibungen festzuhalten und ausführliche Unterlagen mit den Rechnungen nach

den Weisungen der im Bereich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen einzureichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Feyerabend
(VkB! 1951, S. 18)

Nr. 15 Beschlüsse des Frachenausschusses für den Rhein vom 5. 12. 1950.

Wesseling, den 3. Januar 1951

Auf Grund von bestätigten Beschlüssen des Frachenausschusses für den Rhein sind folgende Tarife in Kraft gesetzt worden:

Vorschlag 400/2 — Flettfrachten für Massengut
gültig ab 1. 4. 1950—31. 12. 1950.

Der volle Wortlaut des obengenannten Beschlusses wird im FTB Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt, Jahrgang 3, Nr. 2, veröffentlicht. Der FTB ist von der Schriftleitung der Binnenschifffahrts-Nachrichten, Minden, Marienstraße 86, gegen Voreinsendung von 2 DM (für die Einzelnummer) auf das Postscheck-Konto Hannover 2 71 63 des Zentralvereins der deutschen Binnenschifffahrt e. V., Minden, Marienstraße 86, zu beziehen.

Frachenausschuß für den Rhein
Der Vorsitzende
Dr. W. Geile

Vorschlag 400/2 Flettfrachten für Massengut Gültig vom 1. 4. 1950—31. 12. 1950

1. Ab frei Schiff Ladestelle Zeche Graf Bismarck und Nordstern bis frei Ankunfts-Hafen Mülheim-Ruhr:
Schifferanteilfracht 0,85 DM je t ./. 5% Provision
Organisations-Gebühren 0,02 DM je t
Übernahmesatz: 0,87 DM je t

2. Laden und Löschen:
¹/₂ gesetzliche Lade- und Löschezit gemäß Verordnung des ehemaligen Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. Mai 1944, Abs. I/A.

Frachenausschuß für den Rhein
Wesseling, Bezirk Köln
Der Vorsitzende
Dr. W. Geile
(VkB! 1951, S. 18)