

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkBl 1958	Seite
-----	------	-----------	-------

Personalnachrichten

163	6. 5. 1958	Verlust eines Dienstaussweises	346
-----	------------	--------------------------------	-----

Eisenbahnwesen

164	24. 4. 1958	Bekanntmachung über eine Enteignung für Zwecke der Deutschen Bundesbahn vom 24. April 1958 (Bundesgesetzbl. Teil II Nr. 9 vom 3. 5. 58)	346
-----	-------------	--	-----

Straßenverkehr

165	9. 5. 1958	Verordnung TS Nr. 6/58 über Tarifbestimmungen für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin	346
166	3. 5. 1958	Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen; hier: Bremsbeläge	351
167	12. 5. 1958	Umschreibung von Fahrerlaubnisscheinen aus der Sowjetzone	352

Binnenschifffahrt

168	8. 4. 1958	Bekanntmachung für die Schifffahrt über die Länge der Flöße auf der Mittelweser und auf den westdeutschen Kanälen	353
169	7. 5. 1958	Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 5. Mai 1958 (FG Nr. 3/58 Frachtausschuß Berlin) (FC Nr. 6/58 Frachtausschuß Bremen)	353
170	30. 4. 1958	Ungültigkeitserklärung eines Schiffspatentes	353
171	12. 5. 1958	Aufgebot eines Interzonenfahrerlaubnisscheines	353

Seeverkehr

172	24. 4. 1958	Ungültigkeitserklärung von verlorengegangenen Schiffsmeßbriefen	354
-----	-------------	---	-----

Straßenbau

173	30. 4. 1958	Betonunterbau (Zementbetonunterbau) für bituminöse Decken auf Bundesfernstraßen	354
-----	-------------	---	-----

Nr.	Dat.	VkBl 1958	Seite
-----	------	-----------	-------

174	11. 9. 1957	Aufstufung eines städtischen Straßenzuges in Warburg als zweite Fahrbahn der Bundesstraße 7 — Abschnitt Scherfede—Landesgrenze	355
-----	-------------	--	-----

175	23. 4. 1958	Einziehung einer Teilstrecke der Bundesstraße 293 aus Anlaß des Baus der Ortsumgehung Diedelsheim (Landkreis Karlsruhe)	355
-----	-------------	---	-----

176	26. 4. 1958	Widmung und Umstufung von Teilstrecken der Bundesstraße 51 bei Lemförde	355
-----	-------------	---	-----

177	29. 4. 1958	Widmung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 14, Abschnitt Nürnberg—Sulzbach - Rosenberg, westlich Hartmannshof	355
-----	-------------	---	-----

Wasserbau

178	3. 5. 1958	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)	356
-----	------------	---	-----

Aufgebote

178a	31. 5. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
178b	31. 5. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheine	
178c	31. 5. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	364a—364q

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:

Übersicht	357
Auslese	360

Bücherschau:

Neuerscheinungen	362
Buchbesprechungen	362

Rechtsprechung	363
--------------------------	-----

12. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Mai 1958

Heft 10

AMTLICHER TEIL

Personalmeldungen

Nr. 163 Personalmeldungen
Verlust eines DienstausweisesBonn, den 6. Mai 1958
— Z 6 Ogo — 427 Vm —

Der vom Deutschen Hydrographischen Institut in Hamburg ausgestellte Dienstausweis

Nr. 453 (grau) des RegVermOI Wilhelm Heitz,
geboren am 20. 2. 1915,
gültig bis 31. Dezember 1958,

ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt.

Es wird gebeten, Wahrnehmungen über mißbräuchliche Benutzung des Ausweises oder seine Auffindung dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Goedecke

(VkB1 1958 S. 346)

Eisenbahnwesen

Nr. 164 Bekanntmachung über eine Enteignung
für Zwecke der Deutschen Bundesbahn
vom 24. April 1958 (Bundesgesetzbl. Teil
II Nr. 9 vom 3. Mai 1958)Bonn, den 24. April 1958
— E 1 — Av (DB) — 52 B 58 II —

Die Bundesregierung hat am 1. April 1958 folgenden Beschluß gefaßt:

„Nach § 37 Satz 2 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzblatt I S. 955) wird für das Bauvorhaben der Deutschen Bundesbahn

Bau einer 110 kV-Bahnstromfernleitung von Landshut nach Plattling

die Enteignung für zulässig erklärt.“

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

(VkB1 1958 S. 346)

Straßenverkehr

Nr. 165 Verordnung TS Nr. 6/58 über Tarifbestimmungen für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen der Bundesrepublik und Berlin

Bonn, den 9. Mai 1958
StV 3 Nr. 6088 Va/58 II

Nachstehend wird die Verordnung TS Nr. 6/58 über Tarifbestimmungen für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 82 vom 30. April 1958 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. LinderVerordnung TS Nr. 6/58
über Tarifbestimmungen für den Güterfernverkehr
mit Kraftfahrzeugen zwischen der Bundesrepublik
Deutschland und Berlin.

Vom 26. April 1958.

Auf Grund des § 21 Abs. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) sowie der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes vom 10. April

1948 (WiGB1. S. 27) / 3. Februar 1949 (WiGB1. S. 14) / 21. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 7) / 8. Juli 1950 (Bundesgesetzbl. S. 274) / 25. September 1950 (Bundesgesetzbl. S. 681) / 23. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. S. 824) / 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 223) in der durch § 37 des Gesetzes über die Investitionshilfe der gewerblichen Wirtschaft vom 7. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 7) ergänzten Fassung wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft folgendes verordnet:

§ 1

Allgemeines

Für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin ist der Reichskraftwagentarif in seiner jeweils gültigen Fassung anzuwenden, soweit nachstehend nichts anderes bestimmt ist.

§ 2

Beförderungsweg

(1) Der Unternehmer bestimmt den Zonenübergang, sofern nicht der Absender im Frachtbrief einen Zonenübergang vorgeschrieben hat.

(2) Die zugelassenen Zonenübergänge und die für die Frachtberechnung geltenden Eisenbahntarifbahnhöfe werden im Verkehrsblatt — Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr — veröffentlicht.

§ 3

Güterteilung und Tarifentfernung

(1) Für die Frachtberechnung gilt die Güterteilung des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs für den Interzonenverkehr (Interzonentarif), Heft 1, Abteilung B.

(2) Die Tarifentfernung für die Beförderungsstrecke (Gesamtartifentfernung) wird durch Zusammenzählen der Tarifentfernungen bis zu und von demjenigen für den Eisenbahnverkehr zugelassenen Zonenübergang gebildet, über den sich die kürzeste Tarifentfernung ergibt.

(3) Hat der Absender im Frachtbrief einen Zonenübergang vorgeschrieben, so wird die Gesamtartifentfernung durch Zusammenzählen der Tarifentfernungen über diesen Zonenübergang gebildet.

(4) Die Tarifentfernungen bis zu und von dem Zonenübergang werden aus dem Interzonentarif, Heft 2 (Entfernungszeiger) und dem Anhang zum Heft 2 (Verzeichnis der Bahnhöfe im Bereich der Deutschen Reichsbahn) sowie aus dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, Teil II, Heft D (Bahnhofstarif), Anhang I, ermittelt.

§ 4

Frachten

(1) Die Fracht für Güter der regelrechten Tarifklassen wird nach dem Interzonentarif, Heft 3, durch Zusammenzählen von Grundfracht und Zuschlag für die Gesamtartifentfernung berechnet.

(2) Die Sätze für 20 t finden im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen keine Anwendung.

(3) An Stelle der im Interzonentarif, Heft 3, angegebenen Interzonen- und Bundesbahnzuschlagsätze für 5 t gelten die in der Anlage 1 aufgeführten Sätze.

§ 5

Ausnahmetarife

(1) Folgende Ausnahmetarife des Interzonentarifs, Heft 4, gelten in ihrer jeweiligen Fassung, jedoch ohne die für die Eisenbahnen vorgeschriebenen Mindestmengen:

- Z 2 Düngemittel
- Z 3 Benzin usw.
- Z 4 Dieseldieselkraftstoffe
- Z 5 Frisches Gemüse
- Z 15 Getreide usw.
- Z 17 Seefische, Heringe usw.

Die Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife des Interzonentarifs, Heft 4, gelten entsprechend.

(2) Die Fracht wird nach dem Interzonentarif, Heft 4, für die Gesamttariffentfernung durch Zusammenzählen von Grundfracht und Zuschlag berechnet.

(3) Die Sätze für 20 t finden im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen keine Anwendung.

(4) Für die in Absatz 1 aufgezählten Ausnahmetarife mit Ausnahme des Z 2 gelten an Stelle der im Interzonentarif, Heft 4, angegebenen Interzonen- und Bundesbahnzuschläge für 5 t die in der Anlage 2 aufgeführten Sätze.

§ 6

Spediteur-Sammelgut

Für Spediteur-Sammelgut gilt der Ausnahmetarif Z 109 der Anlage 3.

§ 7

Zuschläge für Auslandssendungen

Im Verkehr mit dem Ausland über die trockenen und nassen Grenzen sind für Ein- und Ausfuhrsendungen die im Interzonentarif, Heft 3 und 4, angegebenen Zuschläge nur für die Tariffentfernungen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu erheben. Das gilt auch für Auslandssendungen, die im Geltungsbereich dieser Verordnung neu aufgegeben werden, sofern aus den Warenbegleitscheinen oder den Zollpapieren hervorgeht, daß es sich um Auslandssendungen handelt. Im Frachtbrief hat der Absender in Spalte „Andere vorgeschriebene oder zulässige Erklärungen“ anzugeben:

„Zur Ausfuhr nach (Empfangsland)“
oder

„Einfuhr von (Versandland)“

§ 8

Zahlungsmittel

Beförderungsentgelte (Frachten, Zuschläge, Nebengebühren) sowie Nachnahmen und Barauslagen sind in DM-West zu bezahlen.

§ 9

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 10

Saarklausel

Diese Verordnung gilt nicht im Saarland.

§ 11

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1958 in Kraft. Gleichzeitig treten außer Kraft:

1. Die Verordnung TS Nr. 2/55 vom 26. Mai 1955 (Bundesanzeiger Nr. 102 vom 28. Mai 1955),
2. die Verordnung TS Nr. 1/57 vom 29. Januar 1957 (Bundesanzeiger Nr. 21 vom 31. Januar 1957) und
3. die Verordnung TS Nr. 2/58 vom 20. Februar 1958 (Bundesanzeiger Nr. 38 vom 25. Februar 1958).

(2) Die Bekanntmachung über die zugelassenen Zonenübergänge vom 13. Mai 1954 (Verkehrsblatt S. 195) bleibt in Kraft.

Bonn, den 26. April 1958.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

Anlage 1

Zuschlagsätze für die 5-t-Klasse

Entfernungen km		A	B	C	D	E	F	G
1— 4	32	32	32	32	32	32	32	32
5— 7	33	34	35	35	35	35	35	35
8— 10	35	36	37	38	37	38	38	38
11— 13	37	39	39	40	39	40	40	40
14— 16	40	42	43	44	42	43	44	44
17— 19	42	44	45	47	44	47	47	47
Entfernungen km		A	B	C	D	E	F	G
20— 22	43	45	47	48	47	49	48	48
23— 25	45	47	50	52	49	51	52	52
26— 28	46	50	52	55	52	54	53	53
29— 31	48	51	54	57	54	55	55	55
32— 34	51	55	58	61	57	59	57	57
35— 37	52	55	58	61	60	61	59	59
38— 40	54	57	62	66	62	64	61	61
41— 43	55	60	65	69	63	67	62	62
44— 46	56	62	68	71	68	70	67	67
47— 49	58	65	69	74	68	70	69	69
50— 52	59	65	72	77	73	73	71	71
53— 55	59	67	73	79	76	76	72	72
56— 58	62	70	77	83	78	79	75	75
59— 61	64	72	80	86	81	82	76	76
62— 64	66	73	81	88	83	84	78	78
65— 67	67	75	83	91	86	86	80	80
68— 70	69	78	86	95	88	88	83	83
71— 73	69	78	86	95	91	90	86	86
74— 76	70	79	89	98	94	94	88	88
77— 79	73	83	93	101	96	97	89	89
80— 82	74	83	94	103	97	99	92	92
83— 85	75	86	97	106	100	101	94	94
86— 88	76	87	97	108	102	103	95	95
89— 91	79	90	100	111	105	105	97	97
92— 94	79	90	102	112	106	107	100	100
95— 97	82	93	105	116	109	110	102	102
98— 100	84	96	108	119	111	113	104	104
101— 105	85	96	108	120	115	113	105	105
106— 110	87	100	113	125	117	119	108	108
111— 115	88	102	116	128	121	122	111	111
116— 120	92	105	119	132	125	125	114	114
121— 125	94	108	123	137	129	128	118	118
126— 130	96	110	126	140	132	132	120	120
131— 135	99	114	130	143	136	135	123	123
136— 140	101	118	133	148	139	138	127	127
141— 145	103	119	136	151	143	141	130	130
146— 150	106	123	140	156	147	146	132	132
151— 155	107	125	143	158	151	148	135	135
156— 160	111	128	146	164	153	152	139	139
161— 165	113	131	150	167	158	156	141	141
166— 170	117	135	154	172	161	160	144	144
171— 175	117	137	157	175	165	163	148	148
176— 180	120	140	159	179	169	166	151	151
181— 185	122	142	163	182	172	169	153	153
186— 190	124	145	166	185	175	173	157	157
191— 195	128	148	171	191	180	177	158	158
196— 200	129	151	172	193	183	179	163	163
201— 210	132	155	177	199	187	184	166	166
211— 220	135	159	182	205	194	190	171	171
221— 230	140	164	189	212	199	196	174	174
231— 240	143	169	194	218	204	202	180	180
241— 250	145	172	198	223	210	207	185	185
251— 260	150	176	204	230	218	212	190	190
261— 270	153	180	209	236	223	218	194	194
271— 280	155	184	214	241	229	224	199	199
281— 290	160	189	221	248	234	228	204	204
291— 300	164	193	226	254	241	234	209	209
301— 310	167	198	230	260	245	238	212	212
311— 320	169	201	234	265	250	243	217	217
321— 330	172	205	239	269	253	249	220	220

Entfernungen km	A	B	C	D	E	F	G	Ent- fernungen km	Z 3	Z 4	Z 5 Abt. I Abt. II	Z 17 Abt. I Abt. II
331—340	176	209	244	276	259	252	223	53—55	76	76	62 62	35 38
341—350	178	212	248	281	261	257	228	56—58	79	79	63 66	35 39
351—360	182	217	253	287	266	261	231	59—61	81	82	66 67	36 41
361—370	184	220	258	292	270	265	236	62—64	84	84	67 68	37 41
371—380	187	224	262	296	275	269	239	65—67	85	86	70 70	37 43
381—390	189	226	265	300	278	273	242	68—70	89	88	71 72	39 45
391—400	192	230	270	307	283	277	247	71—73	90	90	73 75	39 45
401—420	196	236	276	313	289	282	250	74—76	93	94	74 76	40 46
421—440	200	239	282	321	294	288	255	77—79	96	97	79 77	42 47
441—460	204	245	289	330	299	294	260	80—82	97	99	80 81	42 48
461—480	207	251	296	338	306	299	265	83—85	101	101	82 82	43 49
481—500	211	255	302	346	311	306	271	86—88	103	103	83 83	44 50
501—520	215	261	309	353	316	310	275	89—91	105	105	85 85	45 53
521—540	219	266	315	360	320	314	278	92—94	107	107	85 87	47 53
541—560	223	271	322	368	325	319	282	95—97	109	110	88 89	47 54
561—580	226	276	328	375	329	325	286	98—100	113	113	90 91	48 56
581—600	230	280	334	382	333	329	289	101—105	113	113	91 92	48 56
601—620	234	285	339	389	337	332	294	106—110	118	119	95 94	50 59
621—640	238	290	344	395	340	334	296	111—115	122	122	97 99	52 61
641—660	241	294	349	401	340	337	297	116—120	125	125	101 100	53 62
661—680	242	296	353	405	345	339	300	121—125	131	128	102 103	55 65
681—700	247	300	358	411	347	342	301	126—130	133	132	105 105	56 65
701—720	248	303	361	415	348	344	304	131—135	135	135	110 108	58 66
721—740	250	306	366	420	349	347	306	136—140	140	138	111 111	60 68
741—760	252	309	368	423	352	350	308	141—145	144	141	112 114	61 70
761—780	254	311	371	427	354	352	310	146—150	149	146	118 114	63 74
781—800	255	313	374	430	357	353	313	151—155	152	148	119 119	65 75
801—820	257	315	377	434	360	356	314	156—160	157	152	121 122	66 78
821—840	261	320	382	439	362	359	317	161—165	159	156	125 124	67 79
841—860	264	324	386	444	367	362	319	166—170	162	160	129 125	68 82
861—880	269	328	391	450	369	365	322	171—175	167	163	130 129	70 82
881—900	271	331	393	452	374	370	325	176—180	171	166	133 132	72 84
901—920	274	335	398	458	376	371	328	181—185	175	169	135 134	73 87
921—940	278	339	402	462	378	375	330	186—190	177	173	138 136	75 88
941—960	280	342	406	467	382	377	333	191—195	182	177	142 139	76 91
961—980	285	347	411	473	385	381	336	196—200	186	179	144 142	78 92
981—1000	289	351	415	477	389	384	338	201—210	189	184	147 145	80 95
1001—1050	294	358	422	485	392	388	342	211—220	196	190	152 150	83 97
1051—1100	304	368	434	498	401	396	350	221—230	202	196	155 152	84 100
1101—1150	311	377	443	509	409	403	357	231—240	208	202	161 158	88 103
1151—1200	320	386	554	521	417	412	362	241—250	213	207	165 161	89 106
1201—1250	329	397	465	533	425	420	369	251—260	220	212	169 168	91 109
1251—1300	337	405	475	544	433	427	375	261—270	226	218	175 171	94 112
1301—1350	345	416	485	556	440	434	382	271—280	231	224	178 175	96 114
1351—1400	354	425	496	568	449	441	390	281—290	236	228	182 178	98 117
1401—1450	362	435	505	580	456	449	395	291—300	243	234	186 181	100 120
1451—1500	372	445	517	592	464	457	402	301—310	249	238	190 187	103 120
								311—320	255	243	194 190	104 122
								321—330	259	249	199 192	106 125
								331—340	264	252	200 196	109 128
								341—350	269	257	205 199	110 130
								351—360	274	261	207 202	112 133
								361—370	279	265	211 207	114 135
								371—380	284	269	215 210	117 136
								381—390	287	273	218 211	119 139
								391—400	293	277	221 217	119 142
								401—420	300	282	225 220	120 144
								421—440	307	288	229 225	120 148
								441—460	315	294	235 227	124 153
								461—480	324	299	238 232	126 156
								481—500	330	306	245 238	130 160
								501—520	332	310	246 241	131 162
								521—540	332	314	249 244	135 166
								541—560	336	319	253 247	137 169
								561—580	344	325	258 252	140 173
								581—600	349	329	262 255	143 176
								601—620	358	332	264 258	146 180
								621—640	361	334	266 259	148 183
								641—660	367	337	267 262	149 185
								661—680	371	339	271 263	151 187
								681—700	377	342	271 265	152 189
								701—720	380	344	273 266	155 192
								721—740	385	347	275 270	156 194
								741—760	388	350	277 270	157 195
								761—780	391	352	278 273	158 197
								781—800	394	353	280 276	160 198
								801—820	398	356	283 277	161 200
								821—840	401	359	284 279	163 202

Anlage 2

Zuschlagsätze für die 5-t-Klasse							
Ent- fernungen km	Z 3	Z 4	Z 5		Z 17		
			Abt. I	Abt. II	Abt. I	Abt. II	
1—4	30	35	30	30	18	17	
5—7	33	36	33	32	20	18	
8—10	37	39	36	35	20	19	
11—13	38	41	36	37	20	20	
14—16	42	44	37	39	22	22	
17—19	44	47	38	41	23	22	
20—22	46	49	41	42	24	23	
23—25	50	51	42	44	25	25	
26—28	52	54	43	47	27	26	
29—31	55	55	44	49	27	27	
32—34	55	59	46	49	28	29	
35—37	58	61	50	52	29	29	
38—40	62	64	52	53	30	31	
41—43	64	67	54	54	31	33	
44—46	69	70	56	59	33	33	
47—49	71	70	57	61	35	35	
50—52	73	73	59	61	35	37	

Entfernungen km	Z 3	Z 4	Z 5		Z 17	
			Abt. I	Abt. II	Abt. I	Abt. II
841— 860	407	362	287	280	164	204
861— 880	413	365	289	282	166	207
881— 900	415	370	293	285	169	208
901— 920	421	371	294	289	171	211
921— 940	425	375	297	290	172	213
941— 960	429	377	299	292	174	216
961— 980	434	381	302	297	177	219
981—1000	437	384	304	297	179	220
1001—1050	446	388	308	302	182	223
1051—1100	457	396	315	308	186	230
1101—1150	467	403	320	313	191	235
1151—1200	479	412	328	319	195	240
1201—1250		420			201	246
1251—1300		427			205	251
1301—1350		434			211	256
1351—1400		441			215	262
1401—1450		449			220	268
1451—1500					226	273

Anlage 3

Ausnahmetarif Z 109
(Spediteur-Sammelgut)
Güterart

Spediteur-Sammelgut

Allgemeine Bestimmungen

Es gelten die Allgemeinen Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs für den Interzonenverkehr (Interzonentarif) Heft 4.

Besondere Anwendungsbedingungen

1. a) Der Ausnahmetarif gilt für Güter, die vom absendenden Spediteur (Einzelspediteur oder Spediteurgemeinschaft) an einen Empfangsspediteur als Sammelladung aufgeliefert werden. Der Empfangsspediteur muß am Bestimmungsort Sitz oder Niederlassung haben.

Der absendende Spediteur (Spediteurgemeinschaft) muß zum Abfertigungsspediteur nach § 34 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S 697 / Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin S. 1185) bestellt sein. Er muß ferner im Versandgebiet des durch den Tarif begünstigten Sammeladungsverkehrs Sitz oder Niederlassung haben.

- b) Die Sammeladungen müssen aus Teilsendungen zusammengesetzt sein, die von mindestens drei verschiedenen Urversendern herführen, dem absendenden Spediteur (Spediteurgemeinschaft) zur Beförderung übergeben worden sind und vom Empfangsspediteur an mindestens drei verschiedene Endempfänger verteilt werden. Das Gewicht der Sendungen eines Urversenders darf insgesamt höchstens 80 % des Gesamtgewichts der Sammelladung und höchstens 6 t betragen.
- c) Bei V-Verteilung einer nach diesem Tarif abgefertigten Sendung auf mehrere Fahrzeuge müssen die Teilpartien am gleichen Tage abbefördert werden.
2. a) Der absendende Spediteur (Spediteurgemeinschaft) muß sich zur Erfüllung einer Mindestmenge Sammelgut dieses Ausnahmetarifs (Gesamtmindestmenge) verpflichten oder einer Spediteurvereinigung unmittelbar oder mittelbar angehören, die sich zur Erfüllung dieser Gesamtmindestmenge verpflichtet hat. Die Gesamtmindestmenge beträgt in 12 aufeinanderfolgenden Monaten 200 000 t. Die Verpflichtungserklärung ist der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V., Frankfurt a. M., Brüder-Grimm-Straße 20, zu übersenden. Durchschrift ist der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr in Köln, Cäcilienstraße 20—24, einzureichen.
- b) Der absendende Spediteur (Spediteurgemeinschaft) muß sich außerdem verpflichten, in jeder Richtung einer Verkehrsverbindung, in der er den Ausnahmetarif in Anspruch nehmen will, eine bestimmte Mindestmenge Sammelgut dieses Ausnahmetarifs (Einzelspediteur) aufzuliefern. Dabei können die Verkehrsmengen von einem oder mehreren

Bahnhöfen desselben Versandortes nach einem oder mehreren Bahnhöfen desselben Empfangsortes zusammengerechnet werden. Die Einzelmindestmenge beträgt in 12 aufeinanderfolgenden Monaten 240 t.

Die Übernahme der Verpflichtung und der Beginn des Versandes sind der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. und der für den Versandort zuständigen Außenstelle der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr mitzuteilen. Im Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn tritt an die Stelle der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. die für den Versandort zuständige Bundesbahndirektion.

Der absendende Spediteur (Spediteurgemeinschaft) hat monatlich bis zum 5. des Nachmonats der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. (im Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn der für den Versandort zuständigen Bundesbahndirektion) eine Aufstellung nach folgendem Muster einzureichen. Durchschrift erhält die für den Versandort zuständige Außenstelle der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zum Zwecke der Tarifüberwachung.

(Muster)

19 (Monat)		(Versandort)		(Absendender Spediteur, Spediteurgemeinschaft)		
1	2	3	4	5	6	7
Tag	Name des Unternehmers und amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs	Bestimmungsort	Empfangsspediteur	Wirkliches Gesamtgewicht kg	davon entfallen auf	
					AT Z 109	Ein-, Ausfuhrgut

- c) Wird die Mindestmenge (Einzelspediteur) in 12 aufeinanderfolgenden Monaten nicht erfüllt, so hat der absendende Spediteur (Spediteurgemeinschaft) den Unterschied zwischen der Fracht nach diesem Ausnahmetarif und der Fracht nach dem sonst geltenden Tarif einschließlich der Zinsen in Höhe des jeweiligen Diskonts vom Zeitpunkt der Auflieferung der Sendungen an die Unternehmer von Güterfernverkehr, welche die Transporte ausführen, ausbezahlen. Ist der Unterschiedsbetrag höher als die Fracht für die an der vorgeschriebenen Mindestmenge fehlende Menge — einschließlich Zinsen in Höhe des jeweiligen Diskonts —, so ist nur diese Fracht nachzuzahlen, die durch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr auf die beteiligten Unternehmer im Verhältnis ihrer Teilnahme an den Frachtsätzen dieser Verkehrsverbindung aufzuteilen ist.

Von der Frachtnachforderung wird abgesehen, wenn nachgewiesen wird, daß die Nichterfüllung der Mindestmenge durch höhere Gewalt verursacht ist.

3. Auf mitverladene Ein- oder Ausfuhr Güter, für die nach dem Abschnitt „Frachtberechnung“ die Fracht besonders berechnet wird, finden die Bestimmungen der Nummer 1 b) keine Anwendung. Auch werden sie auf die Mindestmengen nach Nummer 2 nicht angerechnet.
4. Dem Frachtbrief ist eine Ladeliste (Ladeübersicht) beizufügen. Die Ladeliste, die vom absendenden Spediteur (Spediteurgemeinschaft) zu unterzeichnen ist, muß in ihrem Kopf die Bezeichnung des Empfängers der Sammelladung, des Bestimmungsortes und des Fahrzeuges (amtliches Kennzeichen), zu dem sie gehört, enthalten. Ferner muß die Ladeliste in besonderen Spalten für jede einzelne Teilsendung die Angabe von Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Gewicht und außerdem die Aufteilung dieses Gewichts auf Gut des Ausnahmetarifs Z 109 und Ein- oder Ausfuhrgut enthalten.
5. Die Inhaltsangabe im Frachtbrief muß lauten: „Spediteur-Sammelgut des AT Z 109“.

6. Sind bei einer aus Gut des Ausnahmetarifs Z 109 und ggf. aus Ein- oder Ausfuhrgütern zusammengesetzten Sammelladung Güter mitverladen, für die Fracht nach anderen Tarifen (nach Regeltarifklassen oder anderen Ausnahmetarifen) zu berechnen ist, so wird dieser Ausnahmetarif nicht angewendet.

Örtlicher Geltungsbereich

Von allen Bahnhöfen
nach allen Bahnhöfen
auf Entfernungen von 50 km und mehr.

Abweichend von Nummer 10 der Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife des Interzontentarifs, Heft 4, gilt der Ausnahmetarif auch für Ein- und Ausfuhrgut von und nach allen Seehäfen und Grenzbahnhöfen (Übergangsbahnhöfen).

Frachtberechnung

1. Sammeladungen ohne getrennte Gewichtsangabe (Spediteur-Sammelgut).

Die Fracht wird nach dem nachstehenden Frachtsatzzeiger berechnet.

Abweichend von Nummer 8 und 9 der Vorschriften für die Frachtberechnung im Reichskraftwagentarif (RKT) werden der Frachtberechnung mindestens folgende Gewichte zugrunde gelegt:

Bei Anwendung der Gewichtsklasse für t	kg
3,5 t	3 500
5 t	3 500
6 t	6 000
8 t	8 000
10 t	10 000
12 t	12 000

Ergibt jedoch die Frachtberechnung für das Mindestgewicht der nächsthöheren Gewichtsklasse zu deren Frachtsatz eine billigere Fracht, so wird diese berechnet.

2. Sammeladungen mit getrennter Gewichtsangabe (Spediteur-Sammelgut und mitverladene Ein- oder Ausfuhrgüter).

a) Die Fracht wird berechnet:

1. für das Spediteur-Sammelgut nach dem nachstehenden Frachtsatzzeiger,
2. für die mitverladenen Ein- oder Ausfuhrgüter nach den dafür in Frage kommenden Tarifen.

Wegen der Berechnung der Zuschläge wird auf § 7 dieser Verordnung verwiesen.

b) Für die Ermittlung der Gewichtsklasse ist das wirkliche Gesamtgewicht der Sendung maßgebend.

Abweichend von Nummer 8, 9 und 11 der Vorschriften für die Frachtberechnung im RKT gelten nachstehende Gewichtsgrenzen und Mindestgewichte:

bei einem wirklichen Gesamtgewicht der Sendung	werden angewendet für		mindestens werden der Frachtberechnung zugrundegelegt
	Spediteur-Sammelgut des AT Z 109	mitverladene Ein- oder Ausfuhrgüter	
	die Frachtsätze der Gewichtsklasse für		kg
1	2	3	4
bis 5 800 kg	5 t	5 t	5 000
5 801—7 700 kg	6 t	5 t	6 000
7 701—9 200 kg	8 t	5 t	8 000
9 201—11 700 kg	10 t	10 t	10 000
11 701—14 100 kg	12 t	10 t	12 000
ab 14 101 kg	12 t	15 t	15 000

Frachtsatzzeiger Frachtsätze in Pfennig für 100 kg

Entfernungen km	3,5 t	5 t	Frachtsätze				10 t	12 t
	6 t	8 t						
50— 52	131	114	107	101	96	91		
53— 55	135	117	110	104	98	94		
56— 58	140	122	115	109	102	98		
59— 61	146	127	119	113	107	102		
62— 64	151	131	123	117	110	105		
65— 67	156	136	128	121	114	109		
68— 70	161	140	132	125	118	112		
71— 73	166	144	135	128	121	115		
74— 76	171	149	140	133	125	119		
77— 79	177	154	145	137	129	123		
80— 82	182	158	149	141	133	126		
83— 85	187	163	153	145	137	130		
86— 88	191	166	156	148	139	133		
89— 91	197	171	161	152	144	137		
92— 94	201	175	165	156	147	140		
95— 97	207	180	169	160	151	144		
98— 100	213	185	174	165	155	148		
101— 105	217	189	178	168	159	151		
106— 110	227	197	185	175	165	158		
111— 115	233	203	191	181	171	162		
116— 120	240	209	196	186	176	167		
121— 125	247	215	202	191	181	172		
126— 130	255	222	209	198	186	178		
131— 135	261	227	213	202	191	182		
136— 140	270	235	221	209	197	188		
141— 145	277	241	227	214	202	193		
146— 150	284	247	232	220	207	198		
151— 155	291	253	238	225	213	202		
156— 160	300	261	245	232	219	209		
161— 165	306	266	250	237	223	213		
166— 170	314	273	257	243	229	218		
171— 175	321	279	262	248	234	223		
176— 180	328	285	268	254	239	228		
181— 185	335	291	274	259	244	233		
186— 190	342	297	279	264	249	238		
191— 195	351	305	287	271	256	244		
196— 200	357	310	291	276	260	248		
201— 210	367	319	300	284	268	255		
211— 220	378	329	309	293	276	263		
221— 230	391	340	320	303	286	272		
231— 240	404	351	330	312	295	281		
241— 250	415	361	339	321	303	289		
251— 260	428	372	350	331	312	298		
261— 270	440	383	360	341	322	306		
271— 280	452	393	369	350	330	314		
281— 290	465	404	380	360	339	323		
291— 300	477	415	390	369	349	332		
301— 310	488	424	399	377	356	339		
311— 320	498	433	407	385	364	346		
321— 330	508	442	415	393	371	354		
331— 340	520	452	425	402	380	362		
341— 350	530	461	433	410	387	369		
351— 360	542	471	443	419	396	377		
361— 370	552	480	451	427	403	384		
371— 380	562	489	460	435	411	391		
381— 390	572	497	467	442	417	398		
391— 400	582	506	476	450	425	405		

Ent- fernungen km	Frachtsätze						Ent- fernungen km	Frachtsätze					
	3,5 t	5 t	6 t	8 t	10 t	12 t		3,5 t	5 t	6 t	8 t	10 t	12 t
401— 420	598	520	489	463	437	416	821— 840	859	747	702	665	627	598
421— 440	614	534	502	475	449	427	841— 860	867	754	709	671	633	603
441— 460	631	549	516	489	461	439	861— 880	875	761	715	677	639	609
461— 480	649	564	530	502	474	451	881— 900	882	767	721	683	644	614
481— 500	666	579	544	515	486	463	901— 920	890	774	728	689	650	619
501— 520	682	593	557	528	498	474	921— 940	898	781	734	695	656	625
521— 540	696	605	569	538	508	484	941— 960	906	788	741	701	662	630
541— 560	711	618	581	550	519	494	961— 980	914	795	747	708	668	636
561— 580	726	631	593	562	530	505	981— 1000	922	802	754	714	674	642
581— 600	741	644	605	573	541	515	1001— 1050	935	813	764	724	683	650
601— 620	754	656	617	584	551	525	1051— 1100	956	831	781	740	698	665
621— 640	766	666	626	593	559	533	1101— 1150	974	847	796	754	711	678
641— 660	777	676	635	602	568	541	1151— 1200	995	865	813	770	727	692
661— 680	789	686	645	611	576	549	1201— 1250	1014	882	829	785	741	706
681— 700	800	696	654	619	585	557	1251— 1300	1033	898	844	799	754	718
701— 720	810	704	662	627	591	563	1301— 1350	1052	915	860	814	769	732
721— 740	819	712	669	634	598	570	1351— 1400	1072	932	876	829	783	745
741— 760	828	720	677	641	605	576	1401— 1450	1093	950	893	846	798	760
761— 780	835	726	682	646	610	581	1451— 1500	1112	967	909	861	812	774
781— 800	843	733	689	652	616	585	(VkB1 1958 S. 346)						
801— 820	851	740	696	659	622	592							

Nr. 166 Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeug- teilen; h i e r : Bremsbeläge

Bonn, den 3. Mai 1958
— StV 7 - 4099 T/58 —

Wie bereits vorgesehen, haben die bisherigen Erkenntnisse und Erfahrungen bei der inzwischen angelaufenen Typprüfung der Bremsbeläge eine Überarbeitung der Bedingungen notwendig gemacht, die nach den Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen in der Fassung vom 27. April 1957 unter Abschnitt 29 einzuhalten sind.

Die neue Fassung, durch die die bisherigen Bestimmungen ersetzt werden, wird nachstehend bekanntgegeben:

29: Bremsbeläge

(1) Für die Prüfung sind außer den 2 Mustern laut § 3 Abs. 2 der Fahrzeugteileverordnung noch zusätzlich entweder

10 serienmäßige Bremsbeläge von
mindestens 40 mm Breite und mindestens
6 mm Dicke

oder

20 serienmäßige Bremsbeläge von
kleineren Abmessungen

vorzulegen.

(2) Jeder Bremsbelag muß mit dem Zeichen oder Namen des Herstellers und der Fabrikatbezeichnung versehen sein.

(3) Die Bremsbeläge sind in einer Paarung mit perlitischem Grauguß nachstehender Analyse zu prüfen, wobei die Oberfläche dem Zustand der Bremsstrommeln im praktischen Betrieb entspricht:

3,0—3,4 % C bis 0,8 % P
1,0—2,0 % Si bis 0,1 % S
0,7—1,0 % Mn

(4) Die Prüfungen werden im Teilbelagleistungs- und Teilbelagarbeitsverfahren durchgeführt. Im Antrag auf Bauartgenehmigung kann angegeben werden, für welche Gebrauchsklassen die vorgestellte Sorte vorgesehen ist.

Je nach ihren Reibeigenschaften in der unter 3 genannten Paarung werden die Bremsbeläge in nachstehende Gebrauchsklassen eingeteilt; sie müssen den diesen Gebrauchsklassen zugeordneten Bedingungen genügen:

Gebr.- Klasse	Größter Anpreß- druck kg/cm ²	Größte Gleit- geschwin- digkeit m/s	Höchste Temperatur °C	Mittl. Reibbeiwert	Reibbeiwert Streuung %	Mittl. Verschl. cm ³ /PSh	Größter Einzelver- schl. cm ³ /PSh
GH	12	12	450	0,35 — 0,45	50	0,8	3,5
GN	9	9	250	0,35 — 0,45	35	0,2	0,4
KH	12	12	450	0,25 — 0,35	40	0,8	3,5
KN	9	9	250	0,25 — 0,35	25	0,2	0,4
MN	9	9	250	0,30 — 0,40	35	0,6	1,5
MM	9	12	350	0,30 — 0,40	40	0,8	2,0

(5) Bei den Teilbelagprüfungen sind die Proben in Einzelversuchen steigender Beanspruchung zu unterwerfen. Der mittlere Reibbeiwert und der mittlere Verschleiß sind aus sämtlichen gefahrenen Einzelversuchen bei Beanspruchungen bis zu den angegebenen Grenzen zu bestimmen. Sie dürfen die angeführten Bereiche nicht überschreiten. Als Reibbeiwertstreuung gilt die mittlere Gesamtstreuung, d. h. der größte Unterschied der bei den einzelnen Versuchen bei verschiedener Beanspruchung gefundenen mittleren Reibbeiwerte, bezogen auf den mittleren Reibbeiwert der ganzen Versuchsreihe. Der Anfangsverschleiß muß so groß sein, daß beim Anpreßdruck von 6 kg/cm², einer Gleitgeschwindigkeit von 6

m/sec und einer Temperatur unter 200° C sachgemäß vorgearbeitete Proben innerhalb längstens 2 Stunden voll eingelaufen sind.

(6) Die Teilbelag-Arbeitsprüfung ist in Beanspruchungsgrenzen durchzuführen, die in etwa der Teilbelag-Leistungsprüfung entsprechen. Zur Gebrauchsklasseneinteilung werden die Ergebnisse dieser Prüfung nur in Grenzfällen herangezogen.

(7) Die auf einer entsprechenden Bremsbacke aufgenieteten vollständigen Bremsbeläge dürfen bei betriebsmäßiger Erwärmung der Belagoberflächen während 10 Minuten weder Riß- noch Blasenbildung zeigen. Als maßge-

bende Temperaturen für die betriebsmäßige Erwärmung gelten für Beläge der Gebrauchsklassen GN, KN, MN 200° C, für die Gebrauchsklassen GH, KH und MM 350° C.

(8) Die Beläge sind einer Warm-Scherprüfung bei 200° C zu unterziehen, die mindestens eine Scherkraft von 50 kg/cm² Belagquerschnitt ergeben muß. Bei Versuchswiederholung ist eine Abweichung des Einzelwertes vom Mittelwert um $\pm 20\%$ zulässig.

(9) Nach Lagerung der Belagproben in Wasser während 24 Stunden darf die Gewichtszunahme höchstens 1 g/100 cm² Probenfläche betragen.

(10) Das Prüfzeichen ist auf der Rückseite der Beläge anzubringen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1958 S. 351)

Nr. 167 Umschreibung von Fahrerlaubnisscheinen aus der Sowjetzone

Bonn, den 12. Mai 1958
StV 2 Nr. 2020 R/58 II

§ 2 des Straßenverkehrsgesetzes bestimmt, daß die Fahrerlaubnisse für das Inland gelten. Die Praxis folgert daraus, daß die im Inland außerhalb des Bundesgebiets erteilten Fahrerlaubnisse auch im Bundesgebiet wirksam sind. Fahrerlaubnisse aus der Sowjetzone werden deshalb anerkannt. Nach den Bestimmungen der Sowjetzone sind sie außer durch einen Fahrerlaubnisschein auch durch einen Berechtigungsschein nachzuweisen. Die Art des Berechtigungsscheins ist im Bundesgebiet ohne Bedeutung. Man kann in der Regel davon ausgehen, daß einer der Berechtigungsscheine vorhanden ist, solange der Fahrerlaubnisschein sich in der Hand des Erlaubnisinhabers befindet; jedoch empfiehlt es sich, bei der Prüfung eines Fahrerlaubnisses aus der Sowjetzone auch die Vorlage des Berechtigungsscheins zu verlangen.

Die Änderungen des Zulassungsrechts der Sowjetzone durch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 4. Oktober 1956 haben Anlaß zu Zweifeln gegeben. Ich weise daher darauf hin, daß bei den Fahrerlaubnissen aus der Sowjetzone folgende Gruppen zu beachten sind:

- 1. Fahrerlaubnisse aus der Zeit vor dem 8. Mai 1945.**
Diese Fahrerlaubnisse unterscheiden sich nicht von denen, die im jetzigen Bundesgebiet vor dem erwähnten Zeitpunkt erteilt worden sind. Die Ausstellung eines Führerscheins nach dem Muster 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung des Bundesgebiets erübrigt sich, solange der ursprüngliche Führerschein vorhanden ist.
- 2. Fahrerlaubnisse aus der Zeit vom 8. Mai 1945 bis zum Ablauf des 31. Dezember 1953.**
Diese Fahrerlaubnisse unterscheiden sich von denen, die in der gleichen Zeitspanne im Bundesgebiet erteilt worden sind, in der Regel dadurch, daß die Hubraumgrenze für Krafträder der Klasse 4 nicht bei 250 ccm, sondern bei 150 ccm liegt. Die Ausstellung eines Führerscheins nach dem Muster 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung des Bundesgebiets erübrigt sich, solange der Fahrerlaubnisschein vorhanden ist; der Fahrerlaubnisschein ist als Führerschein im Sinne des § 2 Abs. 2 StVG und des § 72 Abs. 4 StVZO anzusehen.
- 3. Fahrerlaubnisse aus der Zeit vom 1. Januar 1954 bis zum 31. März 1957.**
Der Geltungsbereich dieser Erlaubnisse ist derselbe wie in den Fällen zu 2. Solange der Erlaubnisinhaber seinen Wohnsitz nicht in das Bundesgebiet verlegt hat, wird der Fahrerlaubnisschein hier gewohnheitsrechtlich als Nachweis der Fahrerlaubnis anerkannt. Verlegt der Erlaubnisinhaber den Wohnsitz in das Bundesgebiet, muß ein Führerschein nach dem Muster 1 der Zulassungs-Ordnung des Bundesgebiets ausgestellt werden (§ 72 Abs. 4 StVZO). Bei dieser Ausfertigung ist zu beachten, daß alle Fahrerlaubnisse dieser Gruppe für Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 150 ccm gelten, wenn sie für die Klassen 2, 3 oder 4 erteilt worden sind.

- 4. Fahrerlaubnisse aus der Zeit seit dem 1. April 1957.**
Der Geltungsbereich dieser Erlaubnisse ergibt sich aus den §§ 7 und 85 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung der Sowjetzone. Bei der Umschreibung kann nach folgenden Grundsätzen verfahren werden:

Sowjetzonenerlaubnis:

Führerschein des Bundesgebiets:

Klassen 1 und 4

Klasse 1
(Alle Krafträder mit und ohne Seitenwagen, ferner maschinell angetriebene Krankenfahrstühle mit weniger als 20 km/h Höchstgeschwindigkeit und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit weniger als 20 km/h Höchstgeschwindigkeit)

Klasse 2
(Kraftwagen bis 250 ccm Hubraum, Elektrokarren auch mit einem Anhänger und maschinell angetriebene Krankenfahrstühle, außerdem selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit weniger als 20 km/h Höchstgeschwindigkeit und Kleinkrafträder)

Klasse 3
(Zugmaschinen (auch mit Anhängern) bis 30 km/h Höchstgeschwindigkeit sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, ferner maschinell angetriebene Krankenfahrstühle mit weniger als 20 km/h Höchstgeschwindigkeit und Kleinkrafträder)

Klasse 4
(Kraftwagen bis 2,5 t Steuergewicht (auch mit Einachsanhängern), außerdem alle Fahrzeuge, für die die Fahrerlaubnis der Klasse 2 gilt)

Klasse 5
(Kraftwagen über 2,5 t Steuergewicht, alle Kraftwagen mit mehrachsigen Anhängern sowie Zugmaschinen mit mehr als 30 km/h Höchstgeschwindigkeit (auch mit Anhängern), außerdem alle Fahrzeuge, für die die Fahrerlaubnisse der Klassen 2, 3 und 4 gelten)

Erlaubnis zum Führen von Kleinkrafträdern

Klassen 2, 3 und 4, in der Klasse 2 beschränkt auf Elektrokarren mit mehrachsigen Anhängern, in der Klasse 3 auf Kraftwagen mit einem Hubraum von nicht mehr als 250 ccm sowie auf Elektrokarren mit oder ohne Einachsanhänger

Klassen 2, 3 und 4, in den Klassen 2 und 3 beschränkt auf Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h sowie auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen.

Klassen 2, 3 und 4, in der Klasse 2 beschränkt auf Elektrokarren mit mehrachsigen Anhängern, in der Klasse 3 auf Kraftwagen mit einem Leergewicht von nicht mehr als 2,7 t

Klassen 2, 3 und 4

Klasse 4

Die Berechtigungsscheine, die nach § 6 StVZO/SBZ bei einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h zum Führen von maschinell angetriebenen Krankenfahrstühlen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen genügen, beurkunden keine Fahrerlaubnis, sondern nur „die erfolgreiche Teilnahme an einem Prüfungsunterricht über Verkehrsrecht bei der Deutschen Volkspolizei“.

Die in der Sowjetzone vorgesehenen Fahrerlaubnisse der Klassen 1, 2, 3 und 4 sowie die Erlaubnis zum Führen von Kleinkrafträdern erfassen an sich nicht alle Fahrzeuge, die im Bundesgebiet zur Klasse 4 gehören. Der Erlaubnisinhaber hat jedoch die erforderlichen Kenntnisse der Verkehrsvorschriften vor der örtlich zuständigen Behörde der Sowjetzone nachgewiesen; ich habe deshalb keine Bedenken dagegen, daß die Zulassungsstellen des Bundesgebietes in diesen Fällen die Fahrerlaubnisse auf alle Fahrzeuge der Klasse 4 erstrecken, ohne den Erlaubnisinhaber einer Ergänzungsprüfung zu unterwerfen. Dagegen kann beim Vorweisen eines Fahrerlaubnisses

der Klasse 4 die Fahrerlaubnis der Klasse 3 des Bundesgebiets nur dann ohne nochmalige Prüfung des Bewerbers unbeschränkt erteilt werden, wenn auf Grund des § 70 Abs. 1 eine entsprechende Ausnahme von den Vorschriften der §§ 10 und 11 StVZO über die Ergänzungsprüfung genehmigt worden ist. Stimmt der Erlaubnisinhaber zu, kann bei Umschreibung von Fahrerlaubnisscheinen der Klassen 2 und 4 der Sowjetzone der Hinweis auf die Elektrokarren mit mehrachsigen Anhängern unterbleiben; in diesem Falle wäre die Klasse 2 des Bundesgebiets nicht zu erwähnen. Das Steuergewicht im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung der Sowjetzone deckt sich nicht mit dem Begriff des Leergewichts im Sinne des § 5 StVZO, sondern entspricht dem im Bundesgebiet früher geltenden steuerrechtlichen Begriff des Eigengewichts; die Gewichtsgrenze von 2,5 t muß bei der Umschreibung auf etwa 2,7 t erhöht werden, wenn an die Stelle des Steuergewichts das Leergewicht treten soll.

Gebührenrechtlich sowie hinsichtlich der Anwendung des § 13d StVZO ist zu beachten, daß es sich bei der Umschreibung von Fahrerlaubnisscheinen der Klassen 1, 2, 3 und 4 in Führerscheine des Bundesgebiets auch um eine Erweiterung der Fahrerlaubnis im Bereich der Klasse 4 des Bundesgebiets handelt, während in den übrigen lediglich eine andere Urkunde über die unveränderte Fahrerlaubnis auszuschreiben ist.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1958 S. 352)

Binnenschifffahrt

Nr. 168 Bekanntmachung für die Schifffahrt über die Länge der Flöße auf der Mittelweser und auf den westdeutschen Kanälen

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung — BschSO — vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) wird angeordnet:

Abweichend von § 6 — WK — Nr. 1 Buchst. b und § 3 — We — Nr. 1 BschSO dürfen Flöße auf dem Mittellandkanal und seinen Zweigkanälen, auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen Bergeshövede und Dortmund sowie auf der Weser zwischen Minden und der Allermündung bis zu 85,00 m — über alles gemessen — lang sein.

Diese Anordnung tritt am 1. Juni 1958 in Kraft und am 1. Juni 1960 außer Kraft.

Hannover, den 8. April 1958

— 70 H 6314 — Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
Schumacher

Münster, den 18. April 1958

— B 578 B1 B3 — Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
In Vertretung
Machtens

Bremen, den 10. April 1958

— 32 84/58 B — Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr. Ing. Walther

(VkB1 1958 S. 353)

Nr. 169 Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 5. Mai 1958

(FG Nr. 3/58 Frachtenausschuß Berlin)
(FC Nr. 6/58 Frachtenausschuß Bremen)

Bonn, den 7. Mai 1958
B 247/2009 F/58

Nachstehend wird die Verordnung vom 5. Mai 1958 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 89 vom 10. Mai 1958 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
v. Dorrer

Verordnung

über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.

Vom 5. Mai 1958.

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Frachtenausschuß Berlin — FG Nr. 3/58 — beschlossenen Frachten für
Exportgüter von Berlin-Tegel (Ladestelle Borsig-Hafen) nach Hamburg;

II. die vom Bezirksausschuß Unterweser des Frachtenausschusses Bremen — FC Nr. 6/58 — beschlossenen Frachten für

Papier und Pappe von Bremen/Brake nach Dortmund/Wanne und Hamm/Essen.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB-Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — wie folgt veröffentlicht*):

Zu Absatz 1 Ziffer I im FTB Nr. 19 vom 10. Mai 1958, zu Absatz 1 Ziffer II im FTB Nr. 18 vom 3. Mai 1958.

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175) in der Fassung des Gesetzes vom 19. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 924).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

(1) Die in § 1 genannten Entgelte treten in Kraft:

Zu Absatz 1 Ziffer I mit Wirkung vom 1. März 1958, zu Absatz 1 Ziffer II mit Wirkung vom 20. April 1958.

(2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

Bonn, den 5. Mai 1958

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

(VkB1 1958 S. 353)

*) Der FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag G.m.b.H., vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 15/17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

Nr. 170 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatentes

Hannover, den 30. April 1958
— 71 H 7369 —

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover am 18. 10. 1956 für den Schiffer Heinz Reißig, geb. am 14. September 1924 in Mühlberg/Elbe, ausgestellte Schifferpatent Nr. 85 wird hiermit für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
(VkB1 1958 S. 353) Schumacher

Nr. 171 Aufgebot eines Interzonenfahrerlaubnisscheines

Bonn, den 12. Mai 1958
B 463/4095 M/58

Der Interzonenfahrerlaubnisschein M 2057 (3592) für den Schleppkahn „Elsbeth“, Eigentümer Helmut Eggert, Vietze/Elbe, wird hiermit für ungültig erklärt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
(VkB1 1958 S. 353) v. Dorrer

Seeverkehr**Nr. 172 Ungültigkeitserklärung von verlorengegangenen Schiffsmeßbriefen.**

Hamburg, den 24. April 1958

— See 8/837 — 14/58 —

Nachstehend aufgeführte Schiffsmeßbriefe sind lt. hier eingegangenen Meldungen in Verlust geraten und durch Neuausfertigungen ersetzt worden. Die Meßbriefe werden für ungültig erklärt.

Lfd. Nr.	Schiffsname	U.S.	Ausstellungsdatum	Art des Meßbriefes	Ausstellungsbehörde	Reeder — Schiffseigner	Bemerkungen
1	„Twee Breder“	DKJM	10. 7. 52	National	Seeschiffsvermessungsamt, Hamburg	Fischmeister Paul Lüdke, Burgstaaken a/Fehm.	
2	„Dorothea“	—	28. 3. 53	Schwedenausweis	Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg	Wilhelm Heinrich Nagel, Drochtersen.	
3	„Greif“	DJXV	26. 4. 57	National	Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg	Lübeck-Linie A.G., Lübeck, Untertrave 107.	
4	„Tinum“	DKFN	27. 11. 56	1. Suez 2. Panama	Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg	Reederei Zerssen & Co., Rendsburg, Am Nord-Ostseekanal.	
5	„Taube“	DHCA	28. 9. 28	National	Reichkommissariat für Seeschiffsvermessung, Berlin	Hans Jacobs, Elsfleth.	

Sollten die ungültigen Meßbriefe einer Behörde vorgelegt werden, wird um Einziehung und Rückgabe an das Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg 4, Bernhard-Nocht-Straße 78, gebeten.

Bundesamt für Schiffsvermessung
In Vertretung:
Mallée

(VkB1 1958 S. 354)

Straßenbau**Nr. 173 Betonunterbau (Zementbetonunterbau) für bituminöse Decken auf Bundesfernstraßen**

Bonn, den 30. April 1958
StB 7 — Idvu — 3035 St 58

An die obersten Straßenbaubehörden der Länder mit Nebenabdrucken für die Mittelbehörden, Autobahnämter und Straßenbauämter

Nachrichtlich:

An die Verbindungsstelle Berlin des Bundesministers für Verkehr
Berlin W 15
Bundesallee 216/218

die Regierung des Saarlandes,
Ministerium für öffentliche Arbeiten und Wiederaufbau
Saarbrücken
Genfer Str. 2

den Bundesrechnungshof
Frankfurt/Main
Berliner Str. 51

die Bundesanstalt für Straßenbau
Köln-Raderthal
Brühler, Ecke Militärringstr.

Betr.: Betonunterbau (Zementbetonunterbau) für bituminöse Decken auf Bundesfernstraßen.

Der Unterbau für bituminöse Decken wird in der Regel in flexibler Bauweise ausgeführt. Ein Betonunterbau kann aber in solchen Gebieten wirtschaftlich sein, in denen keine Natursteinvorkommen liegen oder in denen geeignete Kiessande anstehen.

In den letzten Jahren sind verschiedene Bauverfahren des Betonunterbaues unter bituminösen Decken angewendet und auf mehreren Versuchsstrecken planmäßig untersucht worden. Die Erfahrungen zeigen, daß Risse in bituminösen Decken auf Betonunterbau nur dann vermieden werden können, wenn ausreichend dick bemessene bituminöse Decken verlegt werden und der Fugenabstand im Betonunterbau nicht zu groß gewählt wird.

Auf Grund der gewonnenen Erkenntnisse bitte ich, solange die in Bearbeitung befindliche Neufassung der TVU noch nicht vorliegt, bei der Planung und beim Bau von Betonunterbau nach folgenden Richtlinien zu verfahren:

1. Wird eine bituminöse Decke auf Betonunterbau verlegt, so muß sie ausreichend dick bemessen werden, damit Fugen oder aufgetretene Risse im Betonunterbau von ihr, ohne zu reißen, überbrückt werden können. Nach den bisherigen Erfahrungen muß auf einem 20 cm dicken Betonunterbau eine mindestens 8 cm dicke bituminöse Decke verlegt werden.

Bei einem Betonunterbau von geringerer Dicke empfiehlt es sich, die bituminöse Decke noch dicker zu bemessen, z. B. mindestens 10 cm bei 15 cm Betonunterbau.

2. Wird bei Bundesstraßen mit schwächerem Verkehr eine dünnere bituminöse Decke nach den TV bit als ausreichend angesehen, so ist zu prüfen, ob eine andere Bauweise des Unterbaues wirtschaftlicher und daher vorzuziehen ist.

3. Der Binder der bituminösen Decke ist durch guten Kornaufbau möglichst zugfest nach den TV bit 3/56 auszubilden.

4. Der Fugenabstand im Betonunterbau ist mit 3 bis 5 m zu wählen.

5. Die Fugen sind so auszubilden, daß sie Querkkräfte übertragen können, z. B. durch Fugeneinlagen aus Betonformleisten, Welleternit, Kunststoff u. a. Eine Verdübelung dieser Fugen ist nicht erforderlich. Soweit die Fugeneinlage nicht bis zur Oberfläche des Betonunterbaues durchgeht, soll der über ihr verbleibende Betonquerschnitt keine größere Höhe als 2 bis 3 cm haben. Wird der Höhenunterschied zwischen Oberkante der Fugeneinlage und Oberfläche des Betonunterbaues aus bautechnischen Gründen größer gewählt, so kann, um das vorgenannte Maß einzuhalten, ein Kellenriß ausgeführt werden.

Es muß sichergestellt sein, daß der über den Fugeneinlagen verbliebene Betonquerschnitt bei allen Fugen gerissen ist, ehe die bituminöse Decke eingebaut wird; ggf. sind zu diesem Zweck geeignete Maßnahmen durchzuführen.

Raumfugen sind in Abständen von höchstens 50 m einzubauen, um Stauchungen zu vermeiden. Dies ist besonders dann notwendig, wenn der Betonunterbau in der kühlen Jahreszeit hergestellt wird. Die Raumfugen sind zu verdübeln.

6. Der Beton für den Unterbau muß nach 28 Tagen mindestens eine Würfeldruckfestigkeit (am 20-cm-Würfel) von 225 kg/cm² und eine Biegezugfestigkeit (am Balken 70 x 15 x 10 cm) von 35 kg/cm² aufweisen.

Der Zementgehalt ist durch Eignungsprüfungen zu ermitteln. Er darf jedoch 180 kg/m³ fertigen Betons nicht unterschreiten. Die Festigkeiten bei der Eignungsprüfung müssen die geforderten Mindestfestigkeiten (225 kg/cm² und 35 kg/cm²) um mindestens 10% überschreiten.

Die Sieblinie der Zuschlagstoffe soll möglichst in dem als besonders gut bezeichneten, schraffierten Bereich nach Abschnitt 5.4 der „Richtlinien für den Bau von Betonfahrbahnen“, Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, 3. Ausgabe 1956, liegen.

7. Zum Nachweis der Festigkeit und der Dicke des Betonunterbaues sind zweckmäßig Bohrkerne zu entnehmen. Sie müssen im Alter von 2 Monaten je nach ihrer Höhe folgende Mindestdruckfestigkeiten aufweisen:

Dicke des Betonunterbaues 15 cm — Bohrkernfestigkeit 225 kg/cm²,

Dicke des Betonunterbaues 16 cm — Bohrkernfestigkeit 220 kg/cm²,

Dicke des Betonunterbaues 18 cm — Bohrkernfestigkeit 210 kg/cm²,

Dicke des Betonunterbaues 20 cm — Bohrkernfestigkeit 200 kg/cm².

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr. Ing. Kunde

(VkB1 1958 S. 354)

- Nr. 174 Aufstufung eines städtischen Straßenzuges in Warburg als zweite Fahrbahn der Bundesstraße 7 — Abschnitt Scherfede - Landesgrenze**

Düsseldorf, den 11. Sept. 1957

Die in der Stadt Warburg, Landkreis Warburg, Regierungsbezirk Detmold liegenden Gemeindestraßen: Mittel-, Kirch- und Sternstraße erhalten mit Wirkung vom 1. April 1958 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953, — BGBl. I S. 903 —) und werden als zweite Fahrbahn für den Richtungsverkehr Bestandteil der Bundesstraße Nr. 7. Die aufgestufte Strecke beginnt bei km 131,834 und endet bei km 132,350 auf der Bundesstraße Nr. 7. Länge = 0,566 km.

Gegen diese Verfügung ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Einspruch bei dem unterzeichneten Minister zulässig. Der Einspruch muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Im Auftrage
Funcke

(VkB1 1958 S. 355)

- Nr. 175 Einziehung einer Teilstrecke der Bundesstraße 293 aus Anlaß des Baus der Ortsumgehung Diedelsheim (Landkreis Karlsruhe)**

Stuttgart, den 23. April 1958
Nr. Verk. 9756 Diedelsheim /25

Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung von Diedelsheim im Zuge der Bundesstraße 35 ist die Teilstrecke der Bundesstraße 293 von km 13,845 bis km 14,118 für den Verkehr entbehrlich geworden. Diese Strecke wird daher eingezogen.

Gegen diese Verfügung kann binnen einem Monat nach Bekanntgabe Anfechtungsklage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe schriftlich oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden.

Innenministerium Baden-Württemberg
In Vertretung des Ministerialdirektors
Dr. Autenrieth

(VkB1 1958 S. 355)

- Nr. 176 Widmung und Einstufung von Teilstrecken der Bundesstraße 51 bei Lemförde**

Hannover, den 26. April 1958
Abt. III/2 — 37.03 —

Die zur Umgehung der Gemeinde Lemförde und zur Beseitigung von zwei höhengleichen Bahnkreuzungen neu gebaute Straße von km 32,400 bis 36,578 (38,146 alt) erhält mit Wirkung vom 1. 4. 1958 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 — BGBl. I S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße 51.

Die für den Bundesstraßenverkehr entbehrlich gewordene Strecke von km 32,400 bis 38,146 (alt) verliert mit Ablauf des 31. 3. 1959 die Eigenschaft einer Bundesstraße.

a) Mit Wirkung vom 1. 4. 1959 ist die Strecke von km 35,780 bis 38,146 als neuer Anschluß der L.I.O. Nr. 346 an die B 51 in das Verzeichnis der Landstraßen I. Ordnung einzutragen.

b) Mit Wirkung vom 1. 4. 1959 ist die Strecke von km 32,400 bis 35,780 in das Verzeichnis der Landstraßen II. Ordnung einzutragen.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von einem Monat nach Bekanntgabe beim Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Hannover, Friedrichswall 1, Einspruch eingelegt werden.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr

Im Auftrage:
Dr. Bierwirth

(VkB1 1958 S. 355)

- Nr. 177 Widmung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 14, Abschnitt Nürnberg — Sulzbach-Rosenberg, westlich Hartmannshof**

München, den 29. April 1958
— IV D 1 h - 9511 n 30/Mfr. —

Die in der Gemeinde Hartmannshof, Landkreis Hersbruck, Regierungsbezirk Mittelfranken neu gebaute Straße erhält mit Wirkung vom 1. Mai 1958 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßen-

gesetzes vom 6. August 1953 — BGBl. I S. 903 —) und wird Bestandteil der Bundesstraße Nr. 14. Die gewidmete Straße beginnt bei km 37,452 (neu und alt) und endet bei km 37,604 (neu = km 37,629 alt).

Die bisherige Bundesstraßenstrecke von km 37,452 bis km 37,629 soll eingezogen werden. Das Einziehungsverfahren nach § 2 Abs. 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist eingeleitet.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntmachung Einspruch bei der unterfertigten Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern eingelegt werden.

Der Einspruch muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Sollte auf den Einspruch ohne zureichenden Grund binnen angemessener Frist kein Bescheid ergehen, so kann Anfechtungsklage bei dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden, aber nur innerhalb von sechs Monaten seit Einlegung des Einspruchs.

Die Anfechtungsklage soll als solche bezeichnet werden. Sie muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Oberste Baubehörde
im Bayer. Staatsministerium des Innern
In Vertretung
Krauss
Ministerialdirigent

(VkB1 1958 S. 355)

Wasserbau

Nr. 178 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

Bonn, den 3. Mai 1958
W 10 — 2100 VA 58

(Als Anlage folgt der Text des Wasserhaushaltsgesetzes.)

Nachstehend wird das Berliner Gesetz zur Übernahme des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasser-

haushaltsgesetz) vom 5. 9. 1957 bekanntgemacht. Das Gesetz ist im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin 13. Jahrgang Nr. 57 Seite 1174 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Niehuß

Gesetz zur Übernahme des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz). Vom 5. September 1957.

Das Abgeordnetenhaus hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel I

Das Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 27. Juli 1957 (BGBl. I S. 1110) — Anlage — findet in Berlin Anwendung.

Artikel II

Der Wortlaut von Verwaltungsvorschriften, die auf Grund des in Artikel I genannten Gesetzes erlassen werden, wird im Amtsblatt für Berlin von dem zuständigen Mitglied des Senats veröffentlicht.

Artikel III

Dieses Gesetz mit der Anlage tritt am 1. März 1959 in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Der Regierende Bürgermeister
Amrehn
Bürgermeister

(VkB1 1958 S. 356)