

(2) Fahrten auf kurzen Strecken — auch innerhalb von Hafengebieten —, bei denen die Tonnenkilometervergütung geringer sein würde als das Liegegeld, werden nach dem Zeitaufwand bezahlt. Der Verrechnung werden die Liegegeldsätze nach § 8 der Ersten Durchführungsbestimmung vom 4. März 1954 zur Verordnung zur Beschleunigung des Transportraumumlaufs in der Binnenschifffahrt (GBI. S. 291) zugrunde gelegt. Für jeden Fahrauftrag ist mindestens das Liegegeld für vier volle Tage zu zahlen.

(3) Zuschläge:

- a) Für Transporte nach Haff-Stationen bis Peenemünde 15%, für Transporte nach Bodden- und Küstenstationen 25%>. Für Bereichstransporte ip Haff oder Bodden oder Haff und Bodden bzw. Küste wird kein Zuschlag gezahlt.
- b) Für Transporte nach und von den Mecklenburger Binnenwasserstraßen werden Zuschläge entsprechend den auf diesen Wasserstraßen — gerechnet von den Schleusen Dömitz und Zehdenick — zurück gelegten Fahrkilometer berechnet, und zwar bei Fahrten bis zu 50 km 10%/, von 51 bis 100 km 15%/, über 100 km 20%>.
- c) Für gedeckte Kähne, wenn durch den Auftraggeber Deckraum angefordert ist, wird ein Deckraumzuschlag von 5 %/o zu den in der Anlage genannten Entgelten gezahlt.
- d) Für Motorschiffe, wenn vom Verloader die Beförderung im Motorschiff ausdrücklich gefordert wird, erhöhen sich die in der Anlage genannten Entgelte um 5 %/o.
- e) Selbstfahrer erhalten die für Schleppkähne aufzuwendenden Schleppkosten in tariflicher Höhe zusätzlich vergütet.

(4) Abschläge:

- a) Für Kies aus dem Pareyer Gebiet nach Märkischen Wasserstraßen 10%/, für Kies ab Hohensaaten/Niederfinow nach Märkischen Wasserstraßen 10%>, für Kalksteine ab Rüdersdorf nach Fürstenberg/Oder 10%/, für Sand ab Niederlehme nach Berlin 10%/, für Spnd vom Hölzernen See nach Berlin 10 %>, für Mauersteine aus dem Zehdenicker Gebiet nach Berlin 5%.
- b) Wenn durch Niedrigwasser oder auf Grund wasserpolizeilicher Vorschriften Fahrzeuge weniger als 130 cm tief laden können, wird der Frachtberechnung die Ladungsmenge zugrunde gelegt, die das Schiff bei diesem Tiefgang laut Eichschein laden kann, und je Zentimeter geringere Auslastung ein Abschlag von 0,3 %/o vorgenommen.

§ 2

(1) Aus der Tonnenkilometervergütung hat der Schiffseigner nur die reinen Betriebskosten des Fahrzeuges, z. B. für Häupter- und Lotsenlöhne, Ein- und Ausschleppen in und aus den Häfen — mit Ausnahme der Kanalhäfen Magdeburg —, Überstunden sowie Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit der Schiffebesatzung bei der Ein- und Ausladung zu tragen.

(2) Die reisebedingten Kosten wie Schiffsabgaben, Schleppkosten für den Ladungskahn — mit Ausnahme bei Talfahrten auf den Strömen — und die Kosten für die Leerraumbewegung zur Einladestelle gehen zu Lasten des befrachtenden DSU-Betriebes.

§ 3

Bei der Übernahme von Teilladungen erfolgt die Frachtzahlung für die übernommene Gesamtmenge von der ersten Lade- bis zur letzten Löschstation, wobei die tatsächlich auf den Wasserstraßen zu fahrenden Kilometer der Tonnenkilometerleistung zugrunde gelegt werden.

§ 4

Bei Überschreitungen der Lade- und Löschzeiten werden die Liegegelder dem Schiffseigner nach den Sätzen des § 8 der Ersten Durchführungsbestimmung vom 4. März 1954 zur Verordnung zur Beschleunigung des Transportraumumlaufs in der Binnenschifffahrt (GBI. S. 291) bezahlt.

§ 5

- (1) Diese Preisordnung tritt mit Wirkung vom 1. Mai 1956 in Kraft.
- (2) Gleichzeitig tritt die Anordnung vom 20. Juli 1954 über Schifferentgelte in der Binnenschifffahrt der Deutschen Demokratischen Republik (ZBI. S. 351) außer Kraft.

Berlin, den 30. April 1956

Ministerium für Verkehrswesen
Kramer
Minister

Anlage
zu vorstehender
Preisordnung Nr. 576

von	bis	5.000 tkm = 4,00	Pf je tkm	DM 200,—
5.001	II	5.065	ii =	
»»	5.066	II	6.000 „ = 3,95	ii ii "
*»	6.001	II	6.080 II =	ii 237,—
»	6.081	II	7.000 „ = 3,80	ii II ii
»»	7.001	II	7.090 II =	ii 273,—
»	7.091	II	8.000 • 1 3,85	ii ii "
»»	8.001	II	8.100 ii =	ii 308,—
n	8.101	II	9.000 „ = 3,80	ii II ii
i»	9.001	II	9.120 ii =	II 342,—
»	9.121	„	10.000 „ = 3,75	» ii ii
ii	10.001	ii	10.135 ii =	ii 375,—
ii	10.136	ii	11.000 „ = 3,70	„ „ ii
ii	11.001	ii	11.125 • I =	• 1 407,—
• 1	11.126	II	12.000 n 3,65	„ II „
II	12.001	ii	12.165 ii =	• 1 438,—
♦#	12.166	ii	13.000 i, = 3,60	„ „ „
„	13.001	„	13.180 „ =	„ 468,—
„	13.181	ii	14.000 „ = 3,55	* i „ >
„	14.001	ii	14.200 » i =	„ 497,—
„	14.201	„	15.000 „ = 3,50	„ ii ii
„	15.001	ii	15.220 ii =	n 525,—
„	15.221	„	16.000 „ = 3,40	„ „ „
„	16.001	„	16.485 „ =	„ 544,—
„	16.486	ii	17.000 „ = 3,30	„ „ „
„	17.001	• 1	17.530 » =	„ 561,—
„	17.531	ii	18.000 „ = 3,20	„ „ ii
„	18.001	ii	18.730 ii =	„ 576,—
„	18.731	w	19.000 „ = 3,075	„ „ ii
„	19.001	„	19.800 „ =	„ 584,25
„	19.801	„	20.000 „ = 2,95	„ „ „
*	20.001	m	21.450 * =	* 590,—