

Verladerichtlinien

Band 1

Grundsätze



UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER
INTERNATIONALER EISENBAHNVERBAND
INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS



UIC-Verladerichtlinien (Ausgabe DB Cargo AG)

Band 1 Grundsätze

Nachtrag 16 vom 01.04.2016

zu beziehen:

- a) DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Informationslogistik
Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe
Telefon +49 721/938-3032, Fax +49 721/938-5509
Artikel-Nr.: 306/IIBd1
- b) Unter http://www.dbcargo.com/rail-deutschland-de/products_services/additional_services/ladungssicherung/loading_guidelines.html

| Berichtigungen | | | |
|----------------|------------|----------|-----|
| Nachtrag | | Nachtrag | |
| Nr. | Vom | Nr. | Vom |
| 1 | 01.01.2000 | | |
| 2 | 01.07.2000 | | |
| 3 | 01.04.2001 | | |
| 4 | 01.07.2002 | | |
| 5 | 01.07.2003 | | |
| 6 | 01.10.2004 | | |
| 7 | 01.07.2005 | | |
| 8 | 01.07.2006 | | |
| 9 | 01.04.2009 | | |
| 10 | 01.12.2010 | | |
| 11 | 01.11.2011 | | |
| 12 | 01.03.2012 | | |
| 13 | 01.07.2013 | | |
| 14 | 01.07.2014 | | |
| 15 | 01.07.2015 | | |
| 16 | 01.04.2016 | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitende Bestimmungen

- 1.1 Gültigkeit
- 1.2 Gliederung
- 1.3 Auf die Ladung wirkende Transportbeanspruchungen
- 1.4 Ladegüter
- 1.5 Bilden von Ladeeinheiten
- 1.6 Reibung

2 Benutzung der Wagen, Transportgefäße und Intermodal Loading Units (ILU)

- 2.1 Allgemeine Hinweise
- 2.2 Fußboden
- 2.3 Wände, Borde und Türen
- 2.4 Planenverdeck
- 2.5 Rungen
- 2.6 Befestigungselemente (Ringe, Haken, Ösen)
- 2.7 Integrierte Einrichtungen zur Ladungssicherung

3 Auslastung der Wagen

- 3.1 Streckenklassen
- 3.2 Lastgrenzen
- 3.3 Lastverteilung
- 3.4 Einzellasten
- 3.5 Überprüfen der Lastverteilung

4 Abmessung der Ladung

- 4.1 Lademaße und Einschränkungen
- 4.2 Übertagen des Kopfstückes des Wagens
- 4.3 Schutzwagen
- 4.4 Kurzgekuppelte Flachwagen

5 Verladearten und Ladungssicherung

- 5.1 Grundsätze
- 5.2 Güter, lose und ungeordnet
- 5.3 Schüttgüter
- 5.4 Kompakte oder starre Verladung
- 5.5 Verladung mit Verschiebmöglichkeit in Längsrichtung
- 5.6 Güter, die rollen können
- 5.7 Güter, die kippen können
- 5.8 Güter, die gestapelt werden
- 5.9 Güter auf mehr als einem Wagen

6 Abdecken von Ladungen

- 6.1 Abdecken mit Decken/Einwegplanen
- 6.2 Abdecken mit Maschendraht oder Netzen

7 Außergewöhnliche Sendungen

Tafeln

Muster 1

1 Einleitende Bestimmungen

1.1 Gültigkeit

Die Verladerichtlinien gelten für Zuggeschwindigkeiten bis 120 km/h.

Ihre Anwendung gewährleistet die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb und verhindert Schäden an Gütern und Wagen. Für die Einhaltung der Richtlinien ist der Absender/Verlader verantwortlich. Bei Nichtbeachtung können die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Übernahme der Sendung verweigern.

Normative Hinweise in den UIC Verladerichtlinien beziehen sich immer auf die jeweils gültige Fassung der zitierten Norm.

Für gefährliche Güter sind die zusätzlichen Richtlinien im RID (Ordnung für die Internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) zu beachten.

Die Bestimmungen gelten auf der

linken Halbseite

- für Einzelwagen und Wagengruppen bei normaler Rangierbehandlung.

rechten Halbseite

- für Wagen ohne Abstoßen und Ablaufen lassen in geschlossenen Zügen
- für Wagen im kombinierten Verkehr mit Containern, Wechselbehältern, Sattelanhängern und Lastkraftwagen und gegebenenfalls mit Anhängern;
- für Wagen mit Langhubstoßdämpfern (Buchstaben Kennzeichnung beinhaltet den Buchstaben "j").

Der über die ganze Seitenbreite gedruckte Text ist allgemein gültig.

Aus geschlossenen Zügen ausgesetzte Wagen sind

- erforderlichenfalls unter besonderen Bedingungen weiter zu befördern **oder**
- für normale Rangierbehandlung nachzusichern.

Die mit einem Randstrich versehenen Bestimmungen kennzeichnen Änderungen, die mit dem am Schluss der Seite angegebenen Revisionsdatum durchgeführt wurden.

1.2 Gliederung

Band 1 und Band 2 sind in französischer, deutscher und englischer Sprache durch die UIC veröffentlicht. Die Übersetzung in eine andere Landessprache ist gestattet, ohne dass die UIC die Haftung dafür übernimmt. Im Falle unterschiedlicher Auslegungen ist die französische Fassung maßgebend.

Band 1 - Grundsätze

enthält die bei der Verladung und Ladungssicherung zu beachtenden Regeln, sie sind verbindlich.

Band 2 – Güter

enthält gutartbezogene Verladerichtlinien, die im Wesentlichen den Grundsätzen des Bandes 1 entsprechen oder auf der Basis von praktischen Versuchen erarbeitet wurden. Sie können Erleichterungen, aber auch erhöhte Anforderungen an die Ladungssicherung enthalten.

Andere Verladearten und Ladungssicherungen, die den Bestimmungen des Bandes 1 Rechnung tragen, sind zulässig. Dies gilt auch, wenn besonders eingerichtete Wagen verwendet werden, die die Betriebssicherheit in anderer Weise gewährleisten.

Die EVU veröffentlichen farbige Verladebeispiele über andere Verladearten oder Wagen mit besonderen Sicherungseinrichtungen. Es bedeuten

- blau = alle Grundsätze des Bandes 1 sind eingehalten, gültig für alle EVU;
- rosa = mit Abweichungen von Band 1, vereinbart mit bestimmten EVU;
- gelb = mit Abweichungen von Band 1, nur in Zügen des herausgebenden EVU gültig.

Die blauen und rosa Verladebeispiele werden an alle EVU und die Abteilung Güterverkehr der UIC verteilt. Diese Verladebeispiele sind auf der UIC Webseite abgelegt.

Die ausreichende Ladungssicherung bei neuen Verladearten ist erforderlichenfalls

- in Wagenlängsrichtung durch Auflaufversuche gemäß Tafel 4;
- in Wagenquerrichtung durch Fahr- oder Rollprüfstandversuche

nachzuweisen.

Die Betriebssicherheit muss in jedem Fall gewährleistet sein.

Streckenklassen

der von den EVU befahrenen Strecken, sind auf der UIC Webseite veröffentlicht (LOCA).

1.3 Auf die Ladung wirkende Transportbeanspruchungen

Zu berücksichtigende Beanspruchungen beim Bahntransport:

- in Wagenlängsrichtung
 - bis 4-fache Gewichtskraft (4 G) der Ladung bei starr festgelegten Gütern,
 - bis 1-fache Gewichtskraft (1 G) bei Gütern, die in Längsrichtung gleiten können,
- bis 1-fache Gewichtskraft (1 G) der Ladung,
- in Wagenquerrichtung bis 0,5-fache Gewichtskraft der Ladung (0,5 G),
- in senkrechter Richtung bis 0,3-fache Gewichtskraft der Ladung (0,3 G) (hierdurch wird das Verschieben der Güter begünstigt).

Die Einwirkdauer der vorgenannten Kräfte beträgt etwa 1/10 Sekunde (Beschleunigungsmessungen gefiltert mit 15 - 20 Hz). Für die Sicherung von Gütern sind diese Kräfte als quasistatisch zu betrachten.

Die auf die Güter während der Fahrt in Wagenquerrichtung und in senkrechter Richtung einwirkenden Kräfte werden durch Schwingungen mit 2 - 8 Hz hervorgerufen.

1.4 Ladegüter

Die Verladerichtlinien und -beispiele unterscheiden nach:

- Schüttgut (Kies, Schrott, Abfälle, Holzhackschnitzel usw.),
- Einzelstücken (Fahrzeuge, Kisten, Maschinen, Transporteinheiten des kombinierten Verkehrs¹⁾, usw.),
- zu Ladeeinheiten zusammengefasste Gegenstände, die sich während des Transports wie Einzelstücke verhalten (Pakete, Bunde, Ballen, gebundene Stapel usw.).

Die Güter müssen innerhalb der Transporteinheiten (Güterwagen, Container, usw.):

- gleichmäßig verteilt sein,
- gegen Verlagerung und Verlust / Herabwehen gesichert sein,
- soweit sie bruchempfindlich sind durch geeignetes Material geschützt sein.

Für das Beladen und Sichern der Güter innerhalb der zu verladenden Räder- bzw. Raupenfahrzeuge sowie für Transporteinheiten des kombinierten Verkehrs, die für das jeweilige Ladegut geeignet sein müssen, gelten die einschlägigen Bestimmungen des Bandes 1 sinngemäß. Die Ausnahme hierzu stellt die gleitende Verladeweise dar, ihre Anwendung ist innerhalb der verladenden Räder- bzw. Raupenfahrzeuge sowie Transporteinheiten des kombinierten Verkehrs nicht zugelassen.

¹⁾ nur zugelassene Intermodale Ladeeinheiten dürfen ausschließlich auf Tragwagen des kombinierten Verkehrs befördert werden.

1.5 Bilden von Ladeeinheiten

Zum Zusammenfassen von Gütern sind geeignet:

- Bindungen aus Stahlbändern, Stahldraht, Kunststoffbändern oder Gewebegurten, die gespannt werden müssen, Bruchkraft der Bindemittel und deren Verbindungen¹⁾ im geraden Zug mindestens:
 - 500 daN für palettierte Güter bis etwa 500 kg,
 - 700 daN für palettierte Güter über 500 kg, Schnitthölzer (sägerau), Schwarten- und Spreißeilholz, Zelluloseballen usw.,
 - 1000 daN für Schnitthölzer (gehobelt), Holzschwellen, Stein- und Betonplatten usw.,
 - 1400 daN für Blechpakete, Blechrollen (Einzelrollen), Bunde aus Stahlrohren, Form- und Stabstahl, Walzdrahtrollen, Bandstahl, Knüppel, Stapel aus Sperrholz und Pressplatten, Steinblöcke usw.,
 - 2000 daN zum Zusammenbinden mehrerer Blechrollen,
 - 4000 daN zum Zusammenbinden von Stahlrohren, bei denen eine Sattellage auf einer verkeilten Schicht aufliegt.

Die Anzahl der gleichmäßig zu verteilenden Bindungen -wenigstens 2- ist den Eigenschaften der Güter anzupassen. Zum Zusammenbinden von mehreren Blechrollen sind wenigstens 4 Bindungen erforderlich.

Die Verwendung von Stahlband für das Zusammenfassen von gestapelten Schnitt-, Schwarten- und Spreißeilholzpaketen (Stapelbildung) ist bei offenen Wagen auf Grund der besonderen Unfallgefahr beim Reißen nicht zulässig.

- Geschrumpfte, gestretzte Folien oder Folienhauben (bei palettierten Gütern müssen die Palettenfüße mit umschlossen werden) müssen den mechanischen und klimatischen Belastungen im Eisenbahntransport standhalten. Falls erforderlich ist auch sicher zu stellen, dass die Folien auftretenden biologischen Belastungen (Mikroorganismen, Schadinsekten, ...) widerstehen.

1.6 Reibung

Reibungsverhältnisse zwischen Ladegut und Aufstellfläche haben einen entscheidenden Einfluss auf die Ausführung der Ladungssicherung. Für die Beurteilung der Ladungssicherung ist ausschließlich der Gleitreibbeiwert μ_{GL} , ermittelt für die Reibpaarung zwischen Ladegut und Ladefläche bzw. zwischen den Ladegütern, maßgebend; nachstehend Reibwert oder Reibbeiwert μ genannt. Bei der Verwendung von reibwerterhöhenden Materialien ist die technisch bestmögliche Lösung auszuwählen, damit der höchst mögliche Reibwert -idealerweise $\mu \geq 0,7$ - erreicht wird.

¹⁾ Bei Verwendung von Polyethylen (PET)-Band muss die Verbindungsstelle min. 80% der Bruchfestigkeit im geraden Zug aufweisen.

2 Benutzung der Wagen, Transportgefäße und Intermodal Loading Units (ILU)

2.1 Allgemeine Hinweise

An den Wagen und Transportgefäßen/ILU dürfen bauliche Änderungen wie Anbringen von Bohrungen, Anschweißen von Befestigungsmitteln, Abbrennen von Teilen usw. ohne Genehmigung des Eigentümers nicht vorgenommen werden.

Vor dem Beladen sind die Ladeflächen von Eis und Schnee zu reinigen.

Nach dem Beladen und Entladen sind

- Türen, Wände Dächer, Klappen, Deckel, Ventile usw. zu schließen und zu sichern,
- Borde (klappbare Wände) hoch zu stellen; Borde, die aus Gründen der Beladung abgeklappt werden, zu sichern, z. B. festzubinden; Borde, die keine Lademaßüberschreitung verursachen, siehe Tafel 3. Die Wagenanschriften und die Bezeichnung müssen sichtbar sein,
- andere abnehmbare bzw. bewegliche Teile und Sicherungsmittel (z. B. Rungen) in den vorgesehenen Einrichtungen oder Halterungen zu sichern.
- Ladegutrückstände, Verunreinigungen und lose ungesicherte Teile (Steine, Rindenreste, usw.) vom Wagen zu entfernen
- auch Ladungssicherungsmittel (Hölzer, Nägel, Draht usw.) vollständig zu entfernen

Nach dem Beladen sind Rungen grundsätzlich hochzustellen. (Die Ausnahme hierzu bilden Transporte mit Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs auf Flachwagen mit Aufsetzapfen).

Rungen zur Sicherung von Stirnwandklappen sind nach dem Entladen immer hoch zu stellen.

Wenn abnehmbare oder bewegliche Teile eines Wagens/ILU mit Zustimmung der Versand-EVU ausnahmsweise ihre normale Lage nicht einnehmen, müssen sie so gelagert werden, dass sie die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb nicht gefährden.

2.2 Fußboden

Güter, die wegen ihrer kleinen Auflagefläche, ihrer Form oder ihres Gewichts den Wagenboden beschädigen können, sind auf Unterlagen zu stellen. Unterlagen sind notwendig, wenn die auf den Wagenboden wirkende Last

- 10 kg/cm² bei Wagen mit dem Zeichen UIC
- 5 kg/cm² bei den übrigen Wagen übersteigt.

Für Straßenfahrzeuge, die auf Flachwagen verladen werden, sind ohne Unterlagen 5000 kg je Rad zulässig.

Die höchstzulässige Belastung des Bodens durch Flurförderzeuge ist

- bei Wagen 3000 kg/Rad,
- bei Großcontainern 2760 kg/Rad, wobei 2 solcher Flächen einen Mindestabstand von 760 mm haben müssen.

2.3 Wände, Borde und Türen

Güter, die an Wänden und Borden anliegen, dürfen diese nicht so beanspruchen, dass sie beschädigt werden oder während der Beförderung eine Betriebsgefahr entstehen kann.

Schiebetüren, Schiebewände, Hauben und öffnungsfähige Dächer dürfen durch die Ladung nicht blockiert werden. Sie müssen gefahrlos geöffnet werden können. Schiebetüren und Wände dürfen zur Ladungssicherung nur im Rahmen ihrer Belastbarkeit herangezogen werden. Die (anliegenden) Güter dürfen hiergegen weder rollen noch kippen.

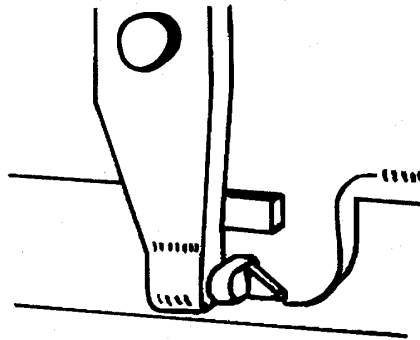
Auf Wänden und Borden dürfen Güter nicht aufliegen. Nur gestapelte an den Rungen anliegende Ladeeinheiten (Rundholz, usw.) dürfen auf Borden aufliegen.

2.4 Planenverdeck

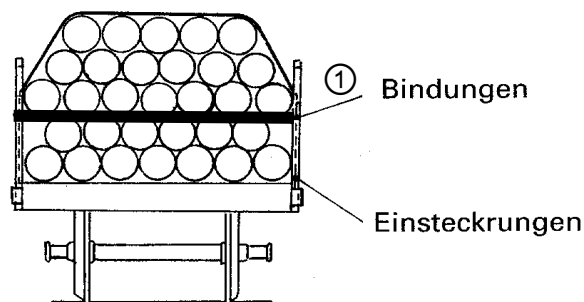
Planenverdecke dienen dem Witterungsschutz der Güter. Zur Ladungssicherung sind sie nicht geeignet. Um ein einwandfreies Öffnen und Schließen der Verdecke zu gewährleisten, dürfen die Güter hieran nicht angeladen werden.

2.5 Rungen

Güter, die an den Rungen anliegen, dürfen weder die Rungen noch deren Halterung so beanspruchen, dass diese sich bleibend verformen. Ein Abweichen der Rungen von ihrer senkrechten Stellung innerhalb des Spieles in ihren Halterungen ist zulässig, ggf. sind die Drehungen, vor der Beladung des Wagens, durch Hartholzkeile festzulegen.



- ① Bei zylindrischen Gütern, die gestapelt oder gesattelt werden und an Einsteckungen oberhalb der halben Rungenhöhe anliegen, sind die gegenüberstehenden Rungen zu verbinden. Hierfür sind Bindemittel mit einer Bruchkraft von min 1000 daN geeignet.



Zum Fest- oder Niederbinden einer Ladung dürfen die Rungen zur Anbringung der Bindemittel nur benutzt werden, wenn die Rungen gegen Ausheben gesichert sind

2.6 Befestigungselemente (Ringe, Haken, Ösen)

Zum Fest- und Niederbinden von Gütern sind Befestigungsringe, Ösen oder Haken aus Rundstahl von min. 16 mm Durchmesser zu verwenden. An zwei gegenüberliegenden Zurrpunkten können Güter bis zu den folgenden Gewichten festgebunden werden:

- bei Flachwagen bis 10 t,
- bei gedeckten Wagen bis 5 t.

Die zum Anbinden von Wagendecken am Wagen vorhandenen Ösen und Ringe sind nur für Güter mit einem Ladungsgewicht

- bis etwa 2 t zum Festbinden,
- bis etwa 4 t zum Niederbinden.

geeignet.

Wenn an erforderlicher Stelle keine Zurrpunkte vorhanden sind, dürfen zum Anbringen geeignete Wagenteile benutzt werden. Es ist jedoch unzulässig, die Bindemittel an Teilen des Laufwerks und der Federung, an Drehgestellen, Signalstützen, Türschließeinrichtungen, Griffen, Tritten usw.

anzubringen. Die Bindemittel dürfen weder die Zug-, Stoß- und Bremseinrichtungen noch das Untergestell umschlingen.

2.7 Integrierte Einrichtungen zur Ladungssicherung

Trennwände

Trennwände dienen zur Sicherung von Teilladungen. Zwischen den Trennwänden kann die Sicherung gegen Umkippen in Längsrichtung vermindert werden oder ganz entfallen.

Bei standardisierten Wagen dürfen gegen eine Trennwand, d.h. in eine Trennwandkammer Güter bis max. 5 t, gegen 2 unmittelbar nebeneinander verriegelte Trennwände Güter bis max. 7 t geladen werden. Hierbei muss das Ladegut an den Trennwänden auf mindestens 2 400 mm Breite und 700 mm Höhe anliegen.

Lademulden

Lademulden dienen im allgemeinen zur Sicherung von Blechrollen. Sie sind auch zur Verladung ähnlicher Güter, z.B. Kabeltrommeln, geeignet. Die für die einzelnen Mulden zugelassenen Durchmesser und Gewichte sind zu beachten. Die vorhandenen Einrichtungen zur seitlichen Sicherung (Festlegearme) sind nach dem Beladen der Mulden so dicht wie möglich an den Rollen in Wirkstellung zu bringen.

Niederbindeeinrichtungen

Niederbindeeinrichtungen dienen üblicherweise zur Sicherung von Rohren, Stamm- und Schnittholz. Die Bindemittel sind nach dem Be- und Entladen zu spannen oder bei Nichtbenutzung gesichert abzulegen.

Radvorleger

Radvorleger dienen der Sicherung von Räderfahrzeugen. Die Radvorleger sind auf der Ladefläche in Längsrichtung verschieb- und einrastbar angeordnet. Zur Festlegung der Fahrzeuge müssen sie möglichst dicht an den Reifen arretiert werden. Nach der Entladung sind sie gesichert abzulegen.

3 Auslastung der Wagen

3.1 Streckenklassen

Die Strecken der Eisenbahnen sind hinsichtlich der Radsatz- und Meterlasten in Klassen eingeteilt, es bedeuten:

| Streckenklasse | Höchst zulässige Radsatzlast | Höchst zulässige Meterlast |
|----------------|------------------------------|-------------------------------|
| A | 16 t | 5,0 t/m |
| B1 B2 | 18 t 18 t | 5,0 t/m 6,4 t/m |
| C2 C3 C4 | 20 t 20 t 20 t | 6,4 t/m 7,2 t/m 8,0 t/m |
| D2 D3 D4 | 22,5 t 22,5 t 22,5 t | 6,4 t/m 7,2 t/m 8,0 t/m |
| E4 E5 | 25 t 25 t | 8,0 t/m 8,8 t/m |

Jedes EVU bestimmt eine Normalstreckenklasse, die dem größten Teil ihrer für den internationalen Verkehr zugelassenen Strecken entspricht¹⁾.

Für gewisse Verkehre, Strecken und Wagen können zwischen den EVU Sondervereinbarungen getroffen werden. Ebenso kann die Auslastung der Wagen für interne Verkehre gesondert geregelt werden.

3.2 Lastgrenzen

Die Lastgrenzen sind am Wagen angeschrieben. Die maßgebende Lastgrenze wird durch die niedrigste Streckenklasse auf dem Beförderungsweg bestimmt. Sie darf nicht überschritten werden.

Beispiel

| | A | B ₁ | B ₂ | C ₂ | C ₃ C ₄ |
|----|------|----------------|----------------|----------------|-------------------------------|
| S | 00,0 | 00,0 | 00,0 | 00,0 | 00,0 |
| SS | 00,0 | | | | |

Beispiel für eine Vereinbarung zwischen den EVU

| | | C | D |
|----------------|-----|------|------|
| ÖBB | S | 00,0 | 00,0 |
| DB | 000 | 00,0 | 00,0 |
| SNCF FS CFL | 000 | 00,0 | 00,0 |

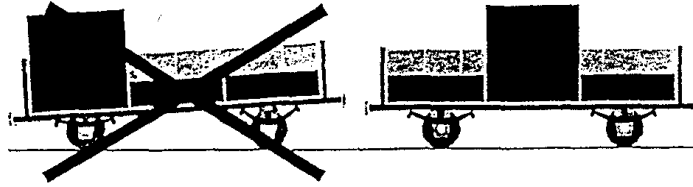
¹⁾ Ausführliche Angaben hinsichtlich der von den EVU befahrenen Strecken, sind auf der UIC Webseite veröffentlicht (LOCA).

3.3 Lastverteilung

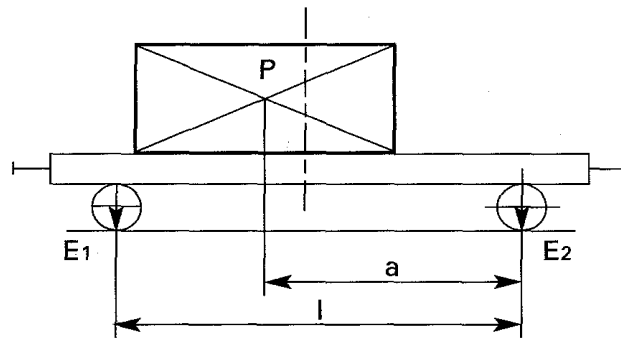
Das Ladegut ist im Wagen gleichmäßig zu verteilen. Dabei darf die höchstzulässige Radsatzlast nicht überschritten werden.

Die Last sollte so verteilt werden, dass folgende Verhältnisse nicht überschritten werden:

- bei 2-achsigen Wagen Verhältnis der Radsatzlasten 2:1,



Berechnungsgang für das Radsatzlastverhältnis:



$$E_1 = \frac{P \cdot a}{l} + \frac{T}{2}$$
$$E_2 = \underbrace{(P + T)}_{\text{Gesamtgewicht}} - E_1$$

P = Gewicht der Ladeinheit in t
 T = Eigengewicht des Wagens in t
 E_1, E_2 = Radsatzlast in t
 a, l = Abstand in m

Beispiel: $P = 20 \text{ t}$ $T = 12,2 \text{ t}$

$a = 4,5 \text{ m}$ $l = 8 \text{ m}$

$$E_1 = \frac{20 \cdot 4,5}{8} + \frac{12,2}{2} = 17,35 \text{ t}$$

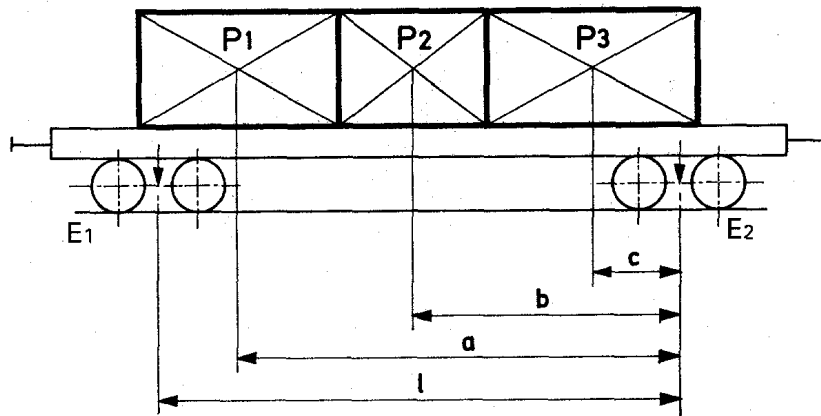
$$E_2 = (20 + 12,2) - 17,35 = 14,85 \text{ t}$$

$$\text{Radsatzlastverhältnis: } \frac{E_1}{E_2} = \frac{17,35}{14,85} = \frac{1,17}{1} < \frac{2}{1}$$

Schlussfolgerung: Die Sendung kann zugelassen werden, da das Radsatzlastverhältnis kleiner als 2:1 ist; sie darf jedoch nicht auf Strecken der Streckenklasse A verkehren, da die Radsatzlast (E_1) größer als 16 t ist.

- bei Drehgestellwagen Verhältnis der Drehgestelllasten 3:1,

Berechnungsgang für das Verhältnis der Drehgestelllasten:



$$E_1 = \frac{(P_1 * a) + (P_2 * b) + (P_3 * c)}{l} + \frac{T}{2}$$

P_1, P_2, P_3 = Gewicht jeder Ladeeinheit in t
 T = Eigengewicht des Wagens in t

$$E_2 = \underbrace{(P_1 + P_2 + P_3 + T)}_{\text{Gesamtgewicht}} - E_1$$

E_1, E_2 = Drehgestelllast in t
 a, b, c, l = Abstand in m

Beispiel: $P_1 = 20 \text{ t}$ $P_2 = 8 \text{ t}$ $P_3 = 2 \text{ t}$ $T = 24 \text{ t}$

$a = 11,5 \text{ m}$ $b = 7 \text{ m}$ $c = 2,5 \text{ m}$ $l = 13 \text{ m}$

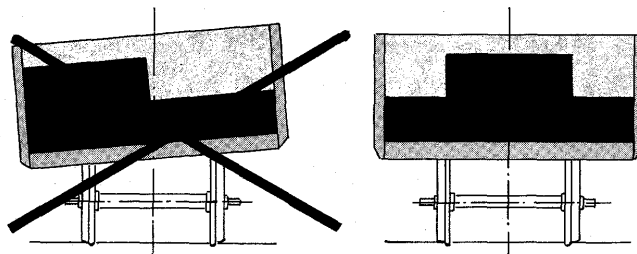
$$E_1 = \frac{20 * 11,5 + 8 * 7 + 2 * 2,5}{13} + \frac{24}{2} = 34,38 \text{ t} \text{ mithin Radsatzlast } 17,19 \text{ t}$$

$$E_2 = (20 + 8 + 2 + 24) - 34,38 = 19,62 \text{ t} \text{ mithin Radsatzlast } 9,81 \text{ t}$$

$$\text{Verhältnis der Drehgestelllasten: } \frac{E_1}{E_2} = \frac{34,38}{19,62} = \frac{1,75}{1} < \frac{3}{1}$$

Schlussfolgerung: Die Sendung kann zugelassen werden, da das Verhältnis der Drehgestelllasten kleiner als 3:1 ist; sie darf jedoch nicht auf Strecken der Streckenklasse A verkehren, da die zulässige Radsatzlast (im Drehgestell E_1) größer als 16 t ist.

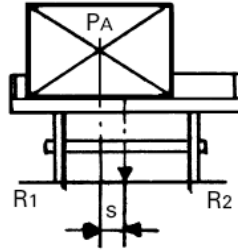
- bei den Rädern jedes Radsatzes (links/rechts) 1,25:1¹⁾,



¹⁾ Die Grenzwerte für die Radlastunterschiede werden eingehalten, wenn der Ladungsschwerpunkt in Querrichtung nicht mehr als etwa

- 10 cm bei voller Wagenauslastung,
- 15 cm bei halber Wagenauslastung abweicht.

Berechnungsgang für die zulässige außermittige Lage des Schwerpunktes einer Ladung in Wagenquerrichtung:



| | | |
|------------|---|--|
| R_1, R_2 | = | Radsatzlast in t |
| E_1, E_2 | = | Radsatzlast bzw. Drehgestelllast in t (Berechnung gemäß Fall 1 oder 2) |
| T | = | Eigengewicht des Wagens in t |
| P_A | = | Gewicht der Ladeinheit auf benachbartem Radsatz bzw. Drehgestell in t = $E_1, E_2 - \frac{T}{2}$ |
| s | = | Abstand des Schwerpunktes der Ladeinheit von der Wagenquerr mitte in m |
| Q | = | Last gemäß Lastgrenzraster nach der zu berücksichtigenden Streckenklasse in t |
| M | = | Bruttogewicht des Wagens ($T + Q$) |

Bedingung

$$\frac{R_1}{R_2} \leq \frac{10}{8} \quad \left| \quad s \leq \frac{1}{12} \left(1 + \frac{T}{2 * P_A} \right) \right|$$

Berechnungsbeispiel zur Ermittlung des Radlastverhältnisses:

Ladungsgewichte: $P_1 = 22 \text{ t}$, $P_2 = 10 \text{ t}$, $P_3 = 15 \text{ t}$

Die Berechnung kann bezogen auf einen Radsatz durchgeführt werden, da die Ladung in Wagenlängsrichtung symmetrisch verladen ist.

Die Lage des Schwerpunktes für jede Einheit der Ladung muss in Querrichtung bestimmt werden: im vorliegenden Fall werden die Abstände **a=400 mm**, **b=500 mm**, und **c=1550 mm** vorgegeben

4-Achs-Wagen - Eigengewicht: $T=22 \text{ t}$

$$\sum M_{R_2} = 0 = R_1 * L - \frac{P_1 * c}{4} - \frac{P_2 * b}{4} + \frac{P_3 * a}{4} - \frac{T}{8} * L$$

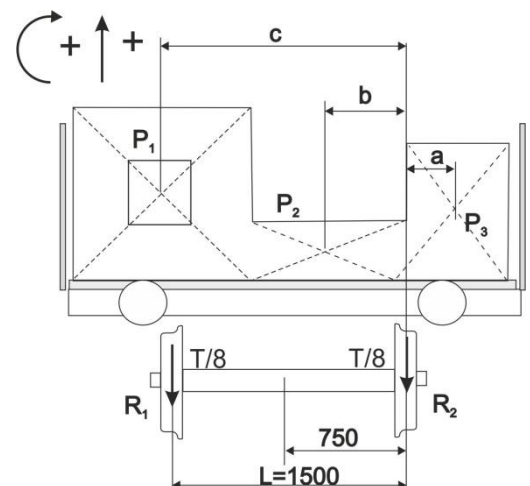
$$R_1 = \frac{\frac{P_1 * c}{4} + \frac{P_2 * b}{4} - \frac{P_3 * a}{4}}{L} + \frac{T}{8}$$

$$R_1 = \frac{5,5 * 1550 + 2,5 * 500 - 3,75 * 400}{1500} + \frac{22}{8} \quad R_1 = 8,27 \text{ t}$$

$$R_2 = \frac{P_1}{4} + \frac{P_2}{4} + \frac{P_3}{4} + \frac{T}{4} - R_1$$

$$R_2 = (5,5 + 2,5 + 3,75 + 5,5) - 8,27$$

$$R_1 / R_2 = 8,27 / 8,98$$



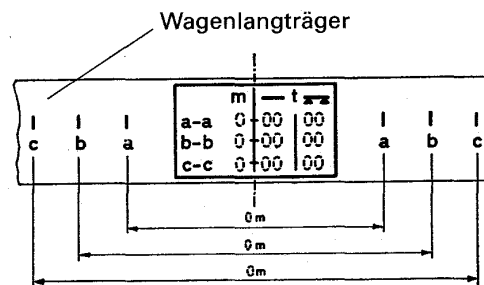
$$R_2 = 8,98 \text{ t}$$

$$R_1 / R_2 = 1,09$$

Das Radlastverhältnis R_1 / R_2 ist kleiner als 1:1,25. Demnach ist der Transport **zulässig**.

3.4 Einzellasten

Die maximal zulässigen Einzellasten werden in einem Raster am Wagen angeschrieben. Sie ergeben sich aus der Auflageart und der Ladungslänge (insbesondere auf Flachwagen).

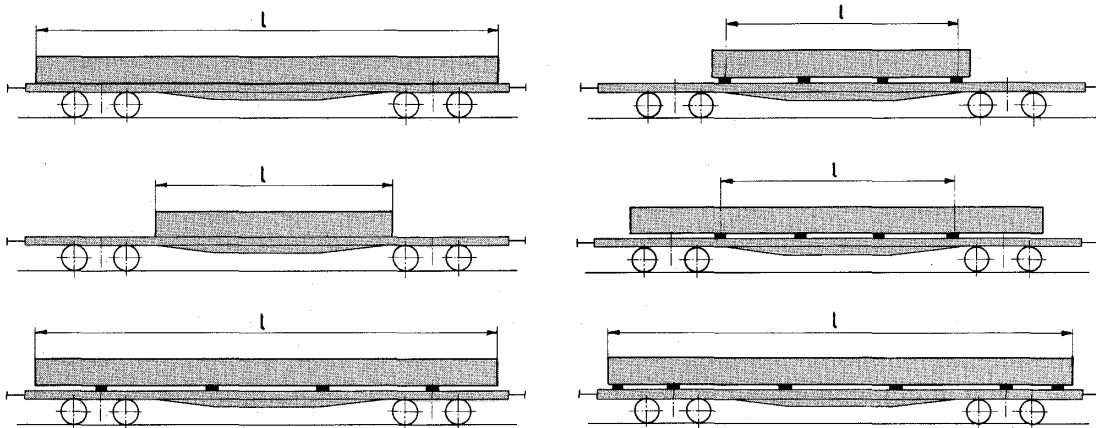


Es wird zwischen den beiden folgenden Auflagearten unterschieden:

- a) - Die Ladung liegt auf dem Wagenboden auf, entweder unmittelbar oder wenigstens auf 4 querliegenden Unterlagen. Befinden sich die Mitten der äußeren Unterlagen auf oder außerhalb der Radsätze oder Drehzapfen, gilt als Auflagelänge die gesamte Länge der Ladung.

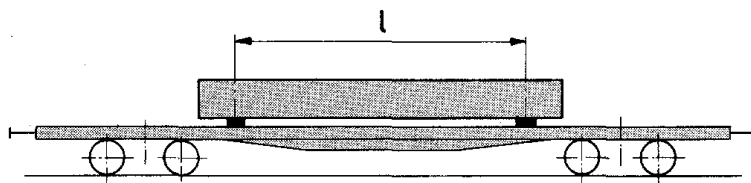
- Die Maximallast steht unter dem Kennzeichen gegenüber dem entsprechenden Abstand:

Auflagelänge = l



- b) - Ladungen, die lediglich auf 2 Querunterlagen ruhen.

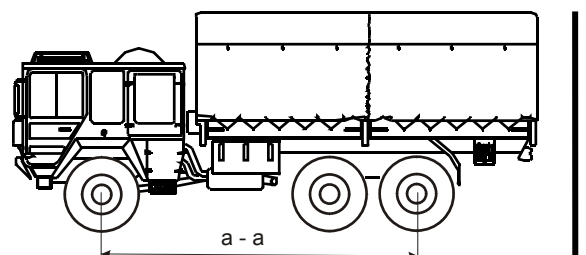
- Die Maximallast steht unter dem Zeichen gegenüber dem entsprechenden Abstand:
Auflagelänge = l



Eine derartige Verladung ist über die äußeren Radsätze bzw. Drehzapfen hinaus nur zulässig, wenn im Einzellastraster Werte angegeben sind.

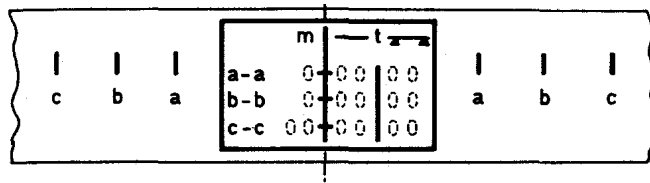
Ist kein Zeichen angebracht, kann die Ladung trotzdem auf zwei Querunterlagen gelegt werden, sofern die angegebenen Werte beim Zeichen nicht überschritten werden.

Bei der Verladung von mehrachsigen Räderfahrzeugen ist als maßgeblicher Abstand „a-a“ immer die Distanz zwischen den äußersten Achsen des Räderfahrzeuges heranzuziehen.

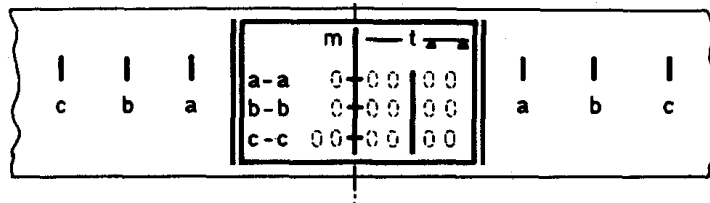


Die im Rahmen des Einzellastrasters angegeben Werte gelten für folgende Auflagenbreiten:

- min. 2 m (bei einfacher Einrahmung des Rasters).



- min. 1,2 m (bei zweifacher Einrahmung des Rasters).

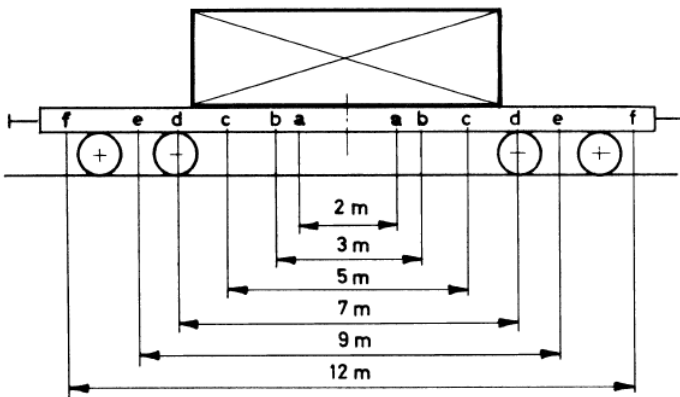


Liegen die Ladungsenden oder die Mittellinie der äußeren Auflagen zwischen zwei Markierungen, kann die zulässige Last interpoliert werden.

Berechnungsbeispiel:

Zulässiges Gewicht einer Ladung mit 6,5 m Auflagelänge.

| A | B1 | B2 | C |
|------|------|------|----|
| 44 t | 50 t | 52 t | 60 |



| | m | t |
|-----|---------|----|
| a-a | 2 + 35 | 40 |
| b-b | 3 + 37 | 47 |
| c-c | 5 + 43 | 56 |
| d-d | 7 + 51 | 58 |
| e-e | 9 + 60 | 60 |
| f-f | 12 + 60 | 28 |

Längendifferenz: $7 \text{ m} - 5 \text{ m} = 2 \text{ m}$

Gewichtsdifferenz: $51 \text{ t} - 43 \text{ t} = 8 \text{ t}$

Ladung überschreitet Markierung c-c um 1,5 m, das für die Überschreitung zulässige Gewicht beträgt:

$$\frac{8 \text{ t}}{2 \text{ m}} * 1,5 \text{ m} = 6 \text{ t}$$

Die unmittelbar auf dem Boden des Wagens liegende Ladung darf bis zu

$$43 \text{ t} + 6 \text{ t} = 49 \text{ t}$$

schwer sein.

Berechnungsbeispiel:

Zulässige Gewicht einer in Wagenmitte innerhalb der Markierung a - a unmittelbar auf dem Wagenboden aufliegenden Ladung (Bild 1).

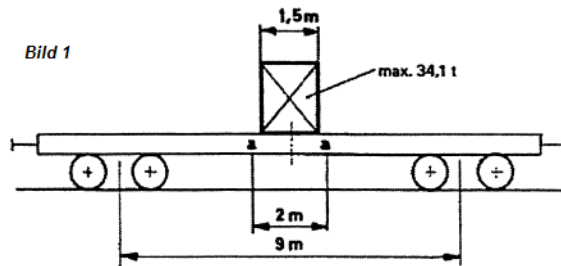


Bild 2

| | m | t |
|-----|----|----|
| a-a | 2 | 35 |
| b-b | 3 | 37 |
| c-c | 5 | 43 |
| d-d | 7 | 51 |
| e-e | 9 | 60 |
| f-f | 12 | 60 |

Da die Ladung unmittelbar auf dem Wagenboden aufliegt, sind die für Einzellasten in Wagenmitte am Wagen unter dem Zeichen — angesprochenen Gewichte maßgebend (Bild 2).

Die Ladung liegt innerhalb der Markierung a - a; das höchstzulässige Gewicht ist wie folgt zu ermitteln:

- Es ist von der theoretisch zulässigen Last in Wagenmitte auszugehen. Diese erhält man durch Multiplikation der für die Markierung a - a angegebenen Last (= 35 t) mit dem aus untenstehender Tabelle abzulesenden Faktor.

| Achsenabstand bzw. Drehzapfenabstand | 6 m | 7 m | 8 m | 9 m | 10 m | 11 m | 12 m | 13 m | 14 m | 15 m | 16 m | 17 m |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1,5 m | 0,88 | 0,89 | 0,90 | 0,92 | 0,93 | 0,93 | 0,94 | 0,94 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,96 |
| 2,0 m | 0,83 | 0,86 | 0,88 | 0,89 | 0,90 | 0,91 | 0,92 | 0,92 | 0,93 | 0,93 | 0,94 | 0,94 |
| 2,5 m | 0,79 | 0,82 | 0,84 | 0,86 | 0,86 | 0,89 | 0,90 | 0,90 | 0,91 | 0,92 | 0,92 | 0,93 |
| 3,0 m | 0,75 | 0,78 | 0,81 | 0,83 | 0,85 | 0,86 | 0,88 | 0,88 | 0,89 | 0,90 | 0,91 | 0,91 |

Daraus folgt die theoretisch zulässige Last in Wagenmitte:

$$0,89 \times 35 \text{ t} = 31,15 \text{ t}$$

- Diese Last ist um einen Wert zu erhöhen, der vom Abstand a - a und der Länge der Ladung abhängt :
 - Abstand a - a = 2 m;
 - Länge der Ladung = 1,5 m;
 - Gewichtsunterschied zwischen Last a - a — und theoretisch zulässiger Last in Wagenmitte.

$$35 \text{ t} - 31,15 \text{ t} = 3,85 \text{ t}$$

$$\frac{3,85 \text{ t} \times 1,50 \text{ m}}{2 \text{ m}} = 2,89 \text{ t}$$

Die unmittelbar auf dem Boden des Wagens liegende Ladung darf also bis zu

$$31,15 \text{ t} + 2,89 \text{ t} = 34,04 \text{ t}$$

schwer sein.

- Von den Streckenklassen her bestehen in diesem Fall keine Einschränkungen (Bild 3).

Bild 3

| | A | B | C |
|---|------|------|------|
| s | 44,0 | 52,0 | 60,0 |

Berechnungsbeispiel:

Zulässige Gewicht einer innerhalb der Markierung a - a auf zwei Unterlagen ruhenden Ladung, symmetrisch zur Wagenmitte gelagert (Bild 1).

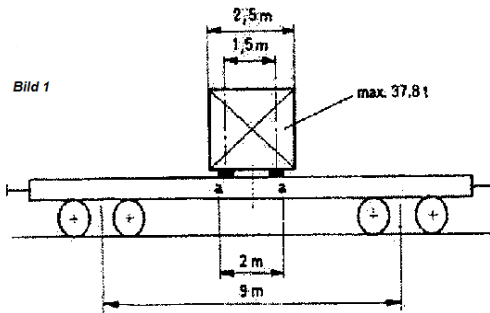


Bild 2

| | m | t | t |
|-----|----|----|----|
| a-a | 2 | 35 | 40 |
| b-b | 3 | 37 | 47 |
| c-c | 5 | 43 | 56 |
| d-d | 7 | 51 | 58 |
| e-e | 9 | 60 | 60 |
| f-f | 12 | 60 | 28 |

- Da die Ladung auf zwei Unterlagen aufliegt, sind die für Einzellasten in Wagenmitte am Wagen unter dem Zeichen $\blacktriangle \blacktriangle$ angeschriebenen Gewichte maßgebend (Bild 2).
- Als zu berücksichtigende Auflagelänge gilt der Abstand der beiden Unterlagen, von deren Mitte aus gemessen.
- Diese Unterlagen liegen innerhalb der Markierung a - a; das höchstzulässige Gewicht ist wie folgt zu ermitteln:

- Es ist von der theoretisch zulässigen Last in Wagenmitte auszugehen. Diese erhält man durch Multiplikation der für die Markierung a - a angegebenen Last (= 40 t) mit dem aus untenstehender Tabelle abzulesenden Faktor.

| a-a | Achsenabstand bzw. Drehzapfenabstand | 6 m | 7 m | 8 m | 9 m | 10 m | 11 m | 12 m | 13 m | 14 m | 15 m | 16 m | 17 m |
|-------|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1,5 m | | 0,75 | 0,79 | 0,81 | 0,83 | 0,85 | 0,86 | 0,87 | 0,88 | 0,89 | 0,90 | 0,91 | 0,91 |
| 2,0 m | | 0,67 | 0,71 | 0,75 | 0,78 | 0,80 | 0,82 | 0,83 | 0,85 | 0,86 | 0,87 | 0,88 | 0,88 |
| 2,5 m | | 0,58 | 0,64 | 0,69 | 0,72 | 0,75 | 0,77 | 0,79 | 0,81 | 0,82 | 0,83 | 0,84 | 0,85 |
| 3,0 m | | 0,50 | 0,57 | 0,63 | 0,67 | 0,70 | 0,73 | 0,75 | 0,77 | 0,79 | 0,80 | 0,81 | 0,82 |

Daraus folgt die theoretisch zulässige Last in Wagenmitte:

$$0,78 \times 40 \text{ t} = 31,20 \text{ t}$$

- Diese Last ist um einen Wert zu erhöhen, der vom Abstand a - a und der Länge der Ladung abhängt:

- Abstand a - a = 2 m;
- Abstand der Unterlagen = 1,5 m;
- Gewichtsunterschied zwischen Last a - a $\blacktriangle \blacktriangle$ und theoretisch zulässiger Last in Wagenmitte.

$$40 \text{ t} - 31,20 \text{ t} = 8,80 \text{ t}$$

$$\frac{8,80 \text{ t} \times 1,50 \text{ m}}{2 \text{ m}} = 6,60 \text{ t}$$

Diese auf zwei Unterlagen ruhende Ladung darf also bis zu

$$31,20 \text{ t} + 6,60 \text{ t} = \underline{37,80 \text{ t}}$$

schwer sein.

- Von den Streckenklassen her bestehen in diesem Fall keine Einschränkungen (Bild 3).

Bild 3

| | A | B | C |
|---|------|------|------|
| s | 44,0 | 52,0 | 60,0 |

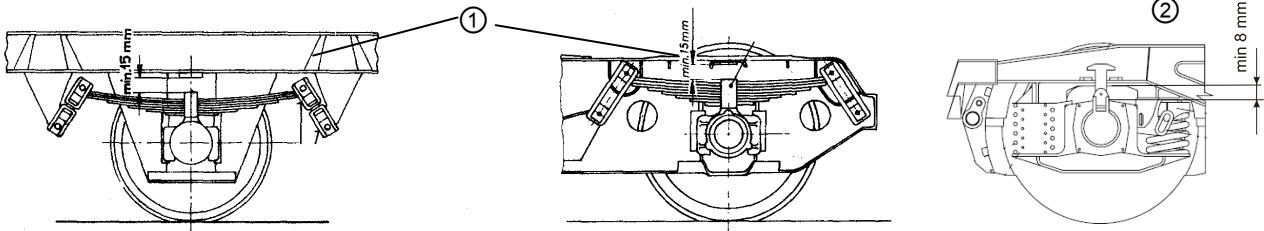
3.5 Überprüfen der Lastverteilung

Die Lastverteilung kann überprüft werden durch

- Berechnen (siehe Ziffer 3.3),
- Verwiegen der einzelnen Radsätze bzw. Drehgestelle des Wagens.

Hinweise für ungleichmäßige Lastverteilung sind:

- ① • Abstand von Schienenoberkante bis Puffermitte weniger als 940 mm oder mehr als 1 065 mm,
- ① • Abstand zwischen Federbund und Federfangbock weniger als 15 mm,



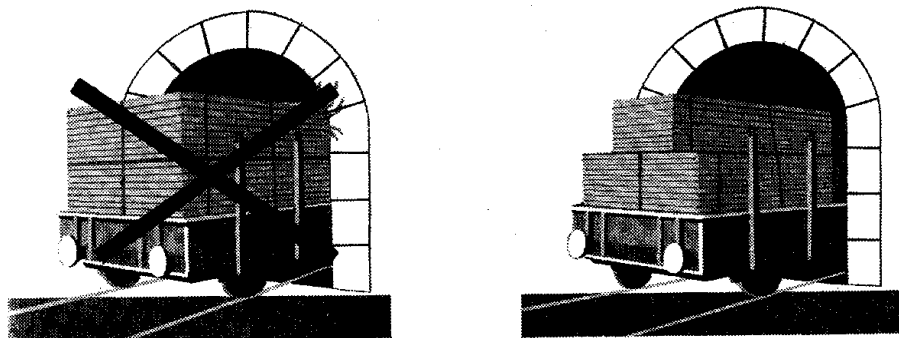
- ② • Abstand zwischen Radsatzlagergehäuse und Drehgestellrahmen weniger als 8 mm.

4 Zulässige Abmessung der Ladung

4.1 Lademaße und Einschränkungen

Für die Strecken der Bahnen sind die Lademaße (Tafeln 1) zu beachten.

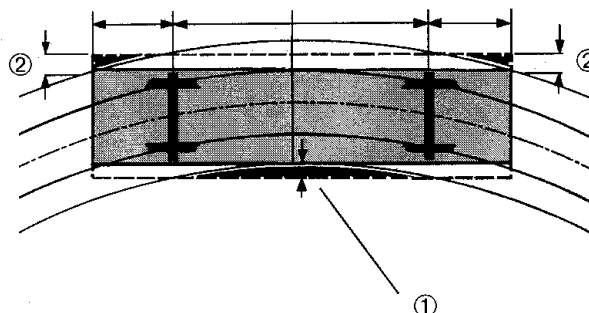
Die Ladung darf auf dem Beförderungsweg das maßgebende kleinste Lademaß nicht überschreiten. Die Einhaltung ist im geraden, horizontalen Gleis ab Schienenoberkante zu messen.



Einschränkung der Ladungsbreite beim Bogenlauf

- ① - innen zwischen den Radsätzen/Drehzapfen und
- ② - außen durch Überhang

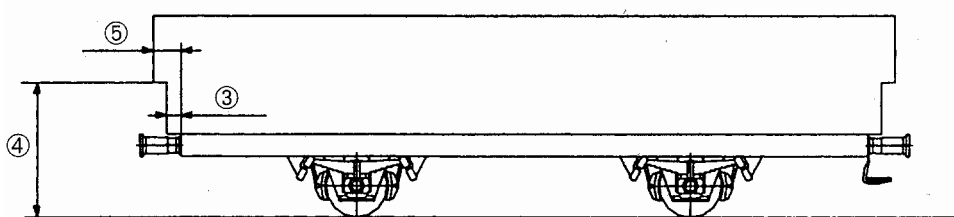
ist zu berücksichtigen (Tafeln 2).



4.2 Überragen des Kopfstückes des Wagens

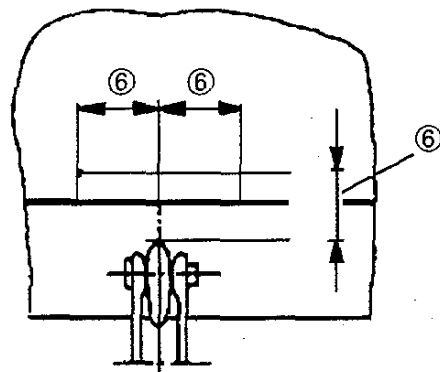
Die angesprochene Ladelänge darf – gemessen in der Pufferbefestigungsebene – um folgende Maße überragt werden:

- ③ • von max. 21 cm Länge
- ④ • bis zur Höhe von 2 m über Schienenoberkante
und
- ⑤ • von max. 41 cm oberhalb dieser Höhe



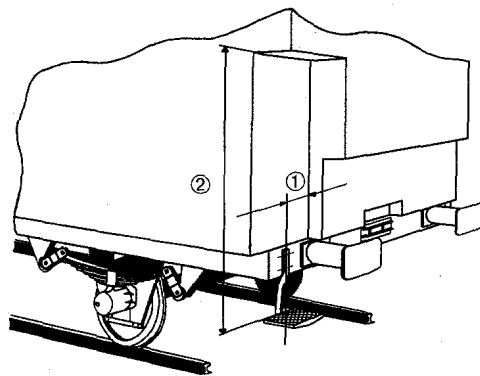
Dabei sind nachfolgende Bereiche freizuhalten

- im Bereich des Zughakens
- ⑥ von 20 cm gemessen vom Zughaken nach jeder Seite und nach oben



- oberhalb des Wagenendtritts
- ① von 20 cm ab Mitte Wagenendtritt
- ② bis 2 m Höhe

gemessen in der Pufferbefestigungsebene

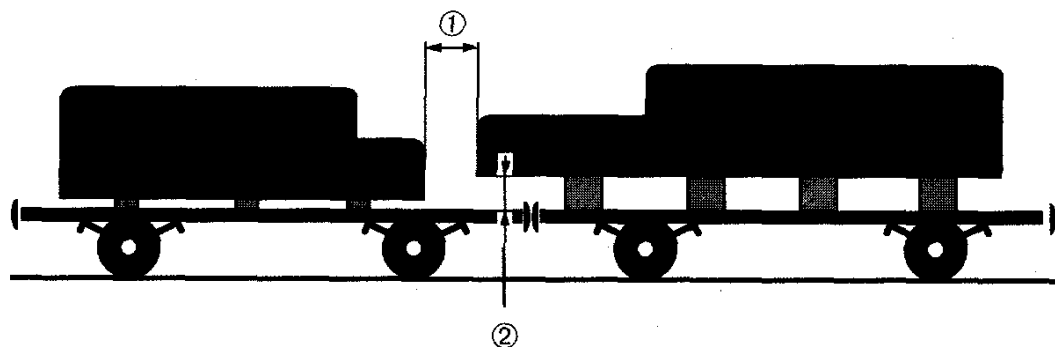


Bei Wagen mit Stoßverzeereinrichtung Flächen mit schwarz-gelben Steifen zusätzlich freihalten

4.3 Schutzwagen

Überragt die Ladung die in Ziffer 4.2 vorgeschriebenen Maße, ist ein Schutzwagen erforderlich. Es sind folgende Mindestabstände einzuhalten:

- ① - von 35 cm zwischen den Ladungen,
- ② - von 10 cm zwischen Ladung und Schutzwagen



Die Bodenfreiheit von 10 cm gilt, wenn Ladungen, die die Endachsen/Drehzapfen des tragenden Wagens um nicht mehr als 6,5 m überragen.

Bei Ladungen mit größeren Überhängen sind die Werte in der nachstehenden Tabelle zu beachten (Berechnungsgrundlage: Träger I 100), Zwischenwerte sind zu interpolieren.

| Überhang bis | Bodenfreiheit |
|-----------------|---------------|
| 7,0 m | 13,0 cm |
| 8,0 m | 16,0 cm |
| 9,0 m | 19,0 cm |
| 10,0 m | 23,0 cm |

4.4 Aus mehreren ständig gekuppelten Elementen zusammengesetzte Wageneinheiten und Gelenkwagen

4.4.1 Eine aus mehreren ständig gekuppelten Elementen zusammengesetzte Wageneinheit ist eine Einheit aus mehreren Untergestellen/ Wagenkästen, die im laufenden Betrieb nicht entkuppelt werden können.

Eine Wageneinheit kann entweder aus Elementen mit 2 Radsätzen oder aus Elementen mit Drehgestellen bestehen.

4.4.2 Ein Gelenkwagen besteht aus Elementen, die miteinander durch ein über dem mittleren Laufwerk angeordnetes Gelenk verbunden werden. Er besitzt wenigstens 3 Radsätze bzw. 3 Drehgestelle.

4.4.3 Jede Einheit wird betrieblich als ein einziges Fahrzeug angesehen. Sie hat nur eine Identifikationsnummer und enthält nur Anschriften für ein einziges Fahrzeug, insbesondere nur einen Lastgrenzraster für die gesamte Einheit.

4.4.4 Für jeden Wagenteil gilt als maximale Lastgrenze die im Lastgrenzraster angeschriebene Gesamtlast geteilt durch die Anzahl der Wagenteile.

Jeder Wagenteil unterliegt denselben Vorschriften wie ein klassischer Wagen, besonders in Bezug auf die seitliche Verteilung und Längsverteilung der Ladung.

4.4.5 Für starre Ladungen gelten die Bestimmungen wie für Ladungen auf mehreren Wagen (siehe auch Ziff. 5.91).

Ladungen dürfen über die Kupplungsstelle verladen werden, wenn ein Längsspiel berücksichtigt wird (siehe auch Ziff. 4.3).

Die Bestimmungen über Schutzwagen gelten sinngemäß, wenn die Ladung sich nur auf ein Wagenteil der Einheit abstützt und den Bereich der Kupplung überragt.

5 Verladearten und Ladungssicherung

5.1 Grundsätze

Bei der Verladung der Güter muss deren Eigenschaften, den technischen Merkmalen des Wagens und der zu befahrenden Strecke Rechnung getragen werden. Eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes darf weder durch eine Verlagerung der Ladung, noch durch die Lage ihres Schwerpunktes, noch durch Windeinflüsse, noch durch Eis und Schnee auf der Ladefläche bzw. am Ladegut usw. eintreten. Die Güter müssen daher standsicher gelagert und gegen Abheben, Herabfallen, Verschieben, Rollen und Kippen sowohl in Längs- als auch in Querrichtung gesichert werden. Sie dürfen durch ihre Lagerung und Befestigung nicht beschädigt werden.

Wände, Borde, Rungen und in den Wagen integrierte Festlegeeinrichtungen sind zur Ladungssicherung heranzuziehen. Borde und Rungen sind daher grundsätzlich in Wirkstellung zu bringen. Wenn dies, z. B. bei überbreiten Ladungen, nicht möglich ist, müssen die Güter nach Zustimmung des Versand-EVU mit Spezialfestlegeeinrichtungen gesichert werden.

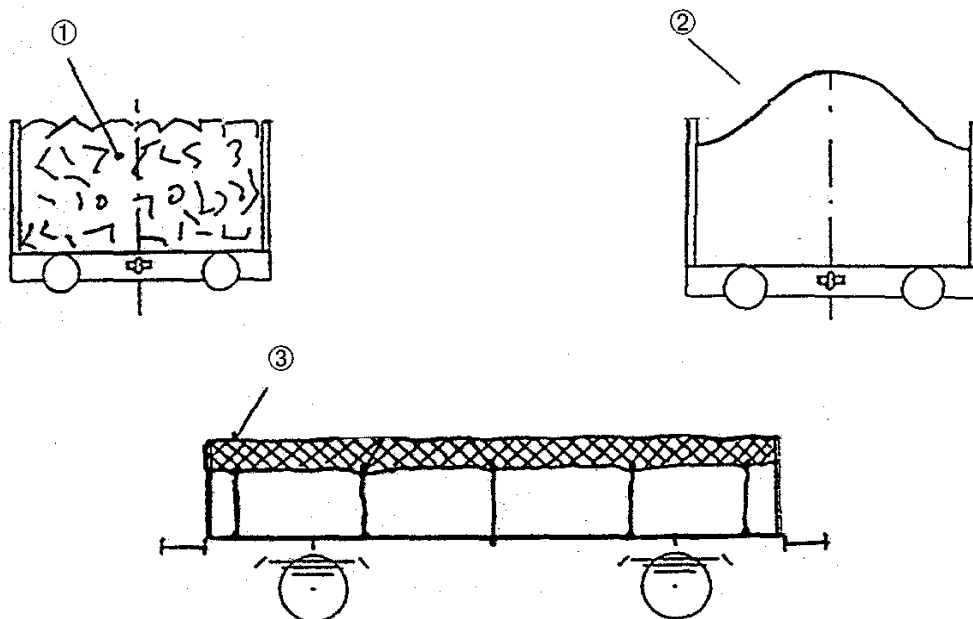
5.2 Güter, lose und ungeordnet

Güter, wie Schrott, Altpapier, Holzabfälle, Steine usw. sind gleichmäßig über die ganze Ladefläche zu verteilen.

5.2.1 Leichte Güter, die durch den Fahrtwind hochgerissen werden können, z. B.

- Blechschrott (unabhängig von der Größe, Fläche und Dicke), Karosserieteile, Stanzabfälle, leichter und schwerer Schrott gemischt,
- Bretter, Platten und Schwarten bis etwa 15 mm Dicke,
- Holzhackschnitzel,
- Zeitungsbünde, loses Altpapier usw.

- ① Verladung bis max. Wagenwandhöhe auch in Wagenmitte
- ② Holzhackschnitzel auch mit Schüttkegel
- ③ Ladung ganzflächig abdecken (unabhängig von der Ladehöhe), siehe Ziffer 6



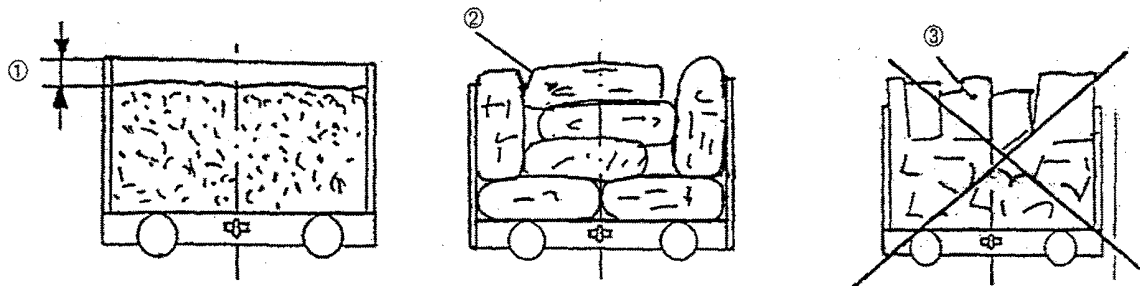
5.2.2 Schwere Güter,

die durch Fahrerschütterungen oder Rangierstöße vom Wagen herabfallen können, z. B.

- Bretter dicker als 15 mm,
- schwerer Schrott wie Schredderschrott, Gussbruch und Schmiedeteile, Dreh- und Hobelspäne, Steine usw.

① Verladung bis ca. 10 cm unterhalb der Wagenwände.

② Gepresste Schrottpakete, nicht gepresste Autos
Verladung bis etwa Seitenwandhöhe.



③ Kranzbildung ist mit leichten und schweren Gütern nicht zugelassen.

5.3 Güter in loser Schüttung

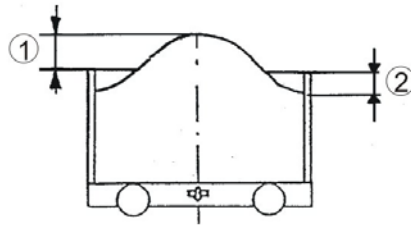
Güter wie Erz, Kohle, Koks, Sand, Apatit, Phosphat, Mostobst, Zuckerrüben usw. sind gleichmäßig über die gesamte Ladefläche zu verteilen,

5.3.1 Güter verladen in Wagen der Regel- oder Sonderbauart

5.3.1.1 Wagen der Regelbauart

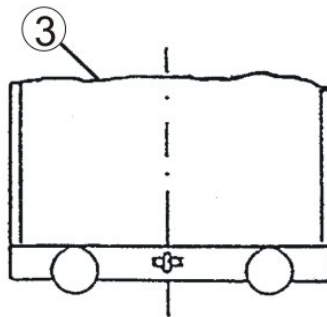
Verladung mit Schüttkegel:

- ① bis etwa 50 cm hoch,
- ② Ladegut darf nicht höher an den Wagenwänden anliegen als bis etwa 15 cm unterhalb der Wandkante.



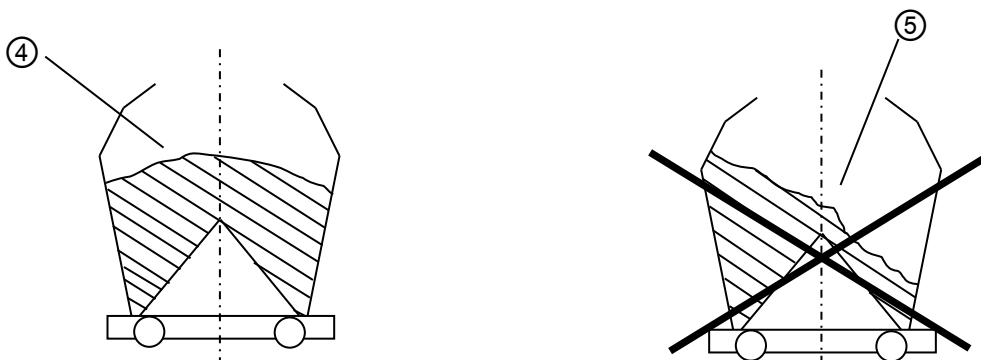
Verladung ohne Schüttkegel:

- ③ bis Wagenwandhöhe (auch in Wagenmitte).



5.3.1.2 Wagen der Sonderbauart (Lademulden/- trichter)

- ④ Die Lademulden und -trichter müssen in Längs- und Querrichtung gleichmäßig befüllt sein.
- ⑤ Eine einseitige Befüllung/ Entleerung der Lademulden/ -trichter ist auszuschließen.



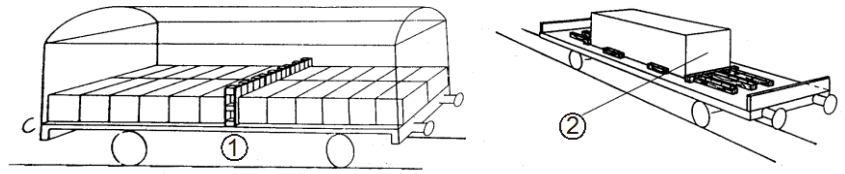
5.3.2 Güter, die abgeweht werden können, wie z.B. Apatit, Phosphat, Quarzsand oder Güter gemäß RID müssen:

- in geschlossenen Wagen verladen **oder**
- mit Decken ganzflächig abgedeckt werden, siehe Ziffer 6.

5.4 Kompakte oder starre Verladung

Güter, die sich nicht verschieben dürfen und solche, die nicht stoßempfindlich sind.

- ① Kompakt = Verladung ohne Zwischenräume, verbleibende Lücken ausgefüllt
- ② Starr = Güter einzeln oder gruppenweise festgelegt

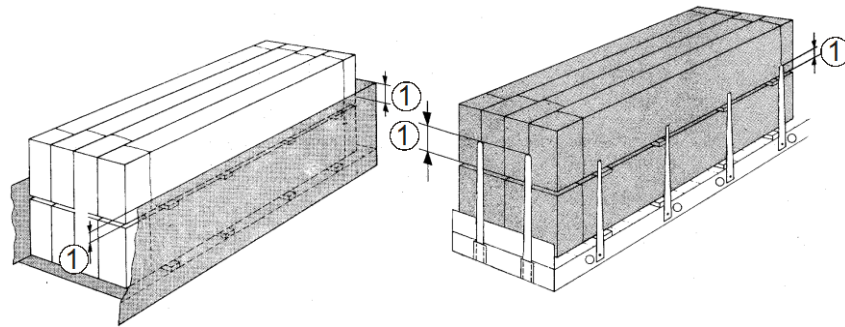


Zur Ladungssicherung kommen entweder Güterwagen mit integrierten Einrichtungen in Betracht, zum Beispiel Wagen mit verriegelbaren Trennwänden oder eine der folgenden Maßnahmen:

5.4.1 Sicherung durch Wände, Borde oder Rungen

Güter müssen in Querrichtung unmittelbar an den Wänden, Borden oder Rungen anliegen¹⁾.

- ① Die der Längs- oder Quersicherung dienenden Teile müssen eine wirkende Höhe von min. 10 cm haben.



Ladeeinheiten, die

- kippen könnten, müssen bis mindestens zur Höhe ihres Schwerpunktes von den Wänden oder Borden unmittelbar gesichert werden;
- über die Wände oder Borde rollen könnten, müssen bis mindestens zur halben Höhe ihres Durchmessers von den Wänden oder Borden unmittelbar gesichert werden; die wirkende Höhe der Wände oder Borde muss dabei mindestens 10 cm betragen.

- ② Bei Sicherung durch nur 2 Rungen, müssen die Güter die Mitte der Rungen (bei Wagen mit Doppelrungen die jeweils innere Runge) in Wagenlängsrichtung überragen, und zwar um je mindestens

50 cm
bzw. bei rauer Auflagefläche
30 cm

30 cm
bzw. bei rauer Auflagefläche
20 cm

- ③ Die für die Sicherung maßgeblichen Rungen müssen einen Mindestabstand -gemessen von der Rungenmitte- von 80 cm aufweisen.

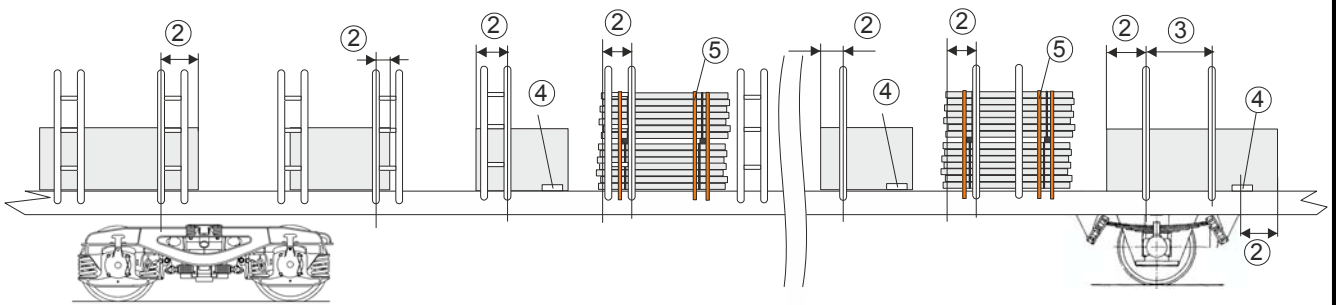
Bei Verladung von Rundholz müssen die Rungen immer im ersten Drittel bezogen auf das jeweilige Stapelende positioniert sein.

Kann diese Bedingung nicht eingehalten werden, ist an beiden Stapelenden etwa 50 cm vom Stapelende entfernt eine zusätzliche Niederbindung anzubringen (Bruchkraft der Niederbindung im geraden Zug min. 4000 daN)

- ④ Einzelstücke mit stabiler Auflage, die nur an einem Ende beiderseits von einer Runge gesichert sind, müssen am anderen Ende durch Führungshölzer gesichert werden.

¹⁾ Abstand von diesen Wagenteilen nicht mehr als etwa 10 cm.

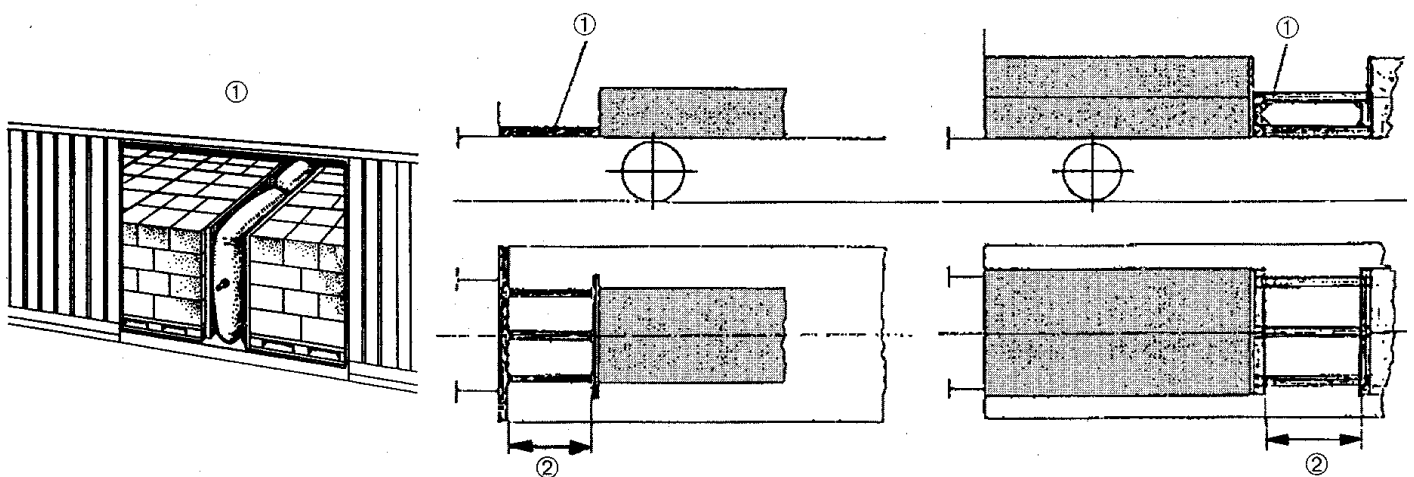
- ⑤ Gebundene Schnittholzstapel und Kisten müssen bei einer fehlenden Runge auch durch eine zusätzliche Niederbindung an dem betreffenden Ende gesichert werden.



5.4.2 Sicherung durch Ausfüllen von Ladelücken und Abstützungen

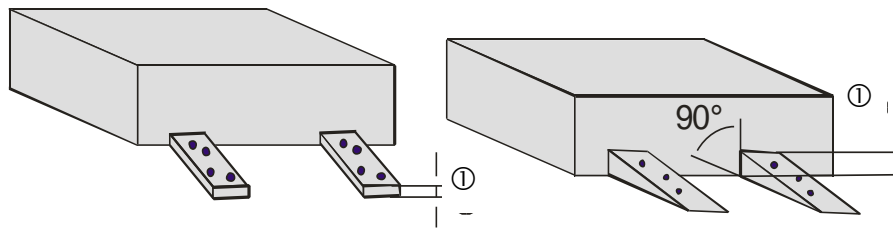
- ① Zum Ausfüllen von Ladelücken eignen sich zum Beispiel hochkant gestellte Flachpaletten oder Staupolster. Bei größeren Zwischenräumen sind Abstützungen aus Kanthölzern (in jeder Richtung wenigstens 2) mit einem Querschnitt von mindestens 10 x 10 cm erforderlich.
- ② Die Anzahl der Hölzer ist von der Masse der Ladeeinheiten und von der Stützlänge abhängig. Bei 2 m Stützlänge und einem Ladungsgewicht von 10 t sind zum Beispiel erforderlich:

4 Hölzer (10 x 10 cm) | 2 Hölzer (10 x 10 cm)



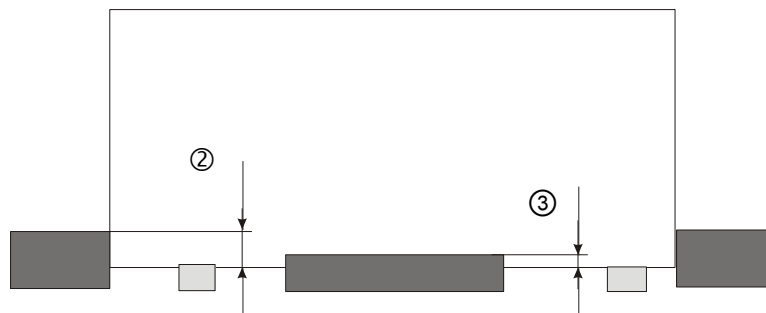
5.4.3 Sicherung durch Festlegehölzer, Führungshölzer oder Keile

- ① Hölzer müssen mindestens 5 cm dick sein, mit ihrer Breitseite aufliegen und eine rechtwinklige Anlagefläche haben.



Die wirkende Höhe der Hölzer muss mindestens betragen

- ② - 5 cm zur Sicherung gegen Längsverschub.
③ - 3 cm zur Sicherung gegen Querverschub.



Der Anwendungsbereich für genagelte Hölzer und Keile ist begrenzt für Ladungsgewichte

- gegen Längsverschub bis max.

3 t

12 t

Die Anzahl der zur Befestigung erforderlichen Nägel - wenigstens 2 pro Holz oder Keil - ist in den Verlagerichtlinien für die einzelnen Güter angegeben. Sie richtet sich nach

- dem Gewicht der festzulegenden Ladeeinheiten,
- den zu berücksichtigenden Kräften,
- den vorhandenen Reibungsverhältnissen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass bei Verwendung von Nägeln mit einem Durchmesser von 5 mm und einem mittleren Reibungswert ($\mu = 0,4$) die Ladeeinheiten ausreichend gesichert sind, wenn die Hölzer oder Keile

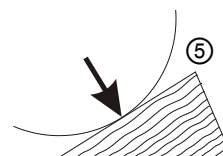
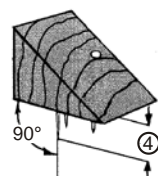
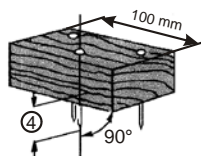
a) **in Wagenlängsrichtung** an jedem Ende insgesamt mit wenigstens

1 Nagel pro 100 kg

1 Nagel pro 400 kg

b) **in Wagenquerrichtung** auf jeder Seite insgesamt mit wenigstens 1 Nagel pro 1 500 kg der Ladeeinheit befestigt sind.

- ④ Die Nägel sind senkrecht und möglichst gleichmäßig verteilt einzuschlagen. Sie müssen in den Wagenboden bzw. in die Unter- und Zwischenlagen min. 40 mm tief eindringen.



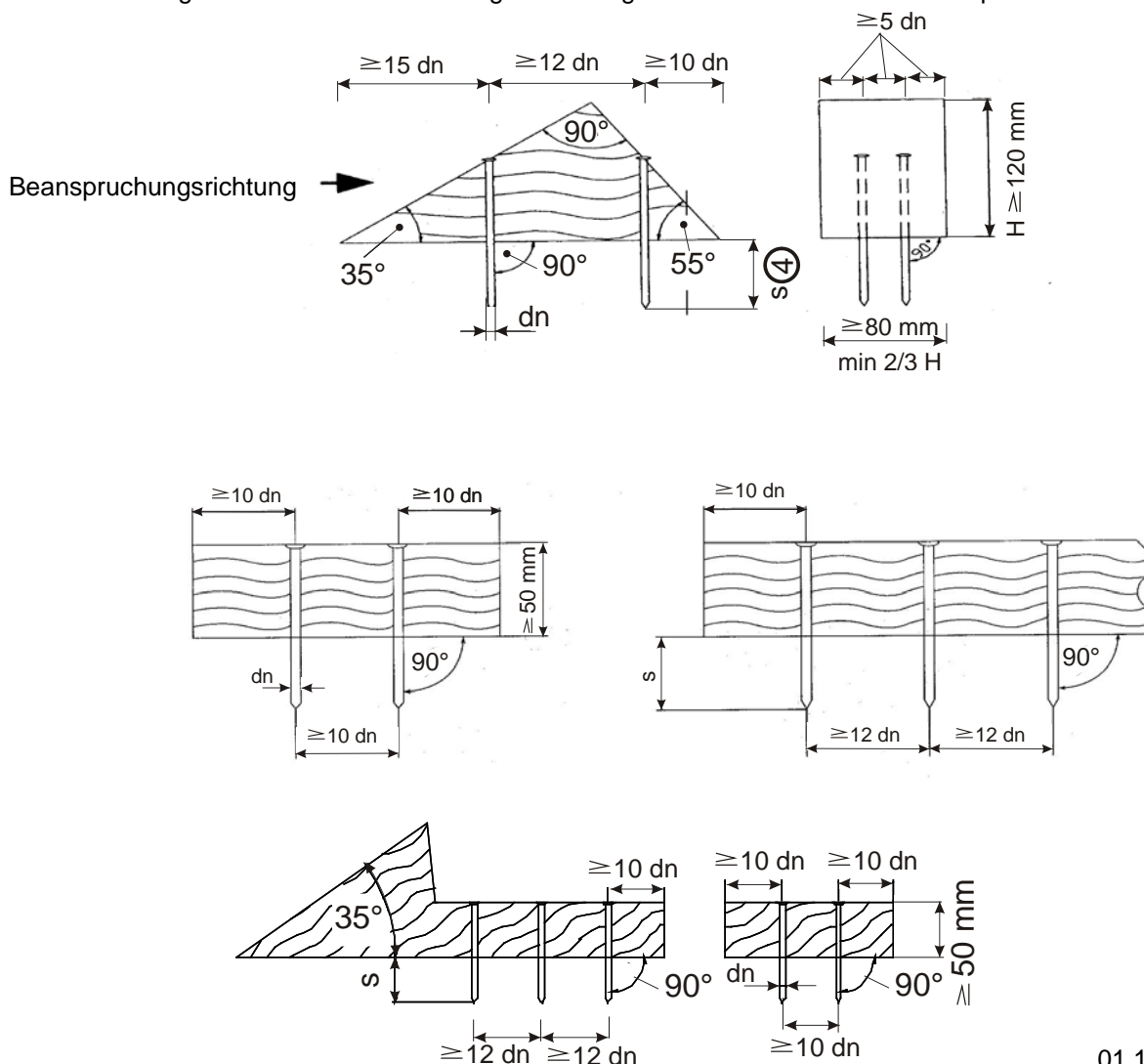
- ⑤ Die Keile müssen so geschnitten sein, dass die Beanspruchungsrichtung quer zum Faserverlauf erfolgt. Bei Keilen muss die Anzahl der Nägel begrenzt werden, um ein Splintern zu vermeiden. Bis 100 mm Breite dürfen höchstens 3 Nägel eingeschlagen werden. Erforderlichenfalls sind die Keile mit Schrauben und Holzverbindern zusätzlich zu sichern.

In **Wagenquerrichtung** ist darüber hinaus der Einsatz von Nägeln mit geringerem Durchmesser möglich, wenn die Eindringtiefe oder die Nagelanzahl/Ladungsmasse entsprechend angepasst wird. So halten Rillennägel gegenüber glatten Nägeln größeren Ausziehkraften stand. Vergleichbar in der Festigkeit mit dem glatten Nagel $d_n = 5 \text{ mm}$ ist der Rillennagel $d_n = 4,2 \text{ mm}$.

Für die **Sicherung in Wagenquerrichtung** gilt:

| Nagelart | Nageldurchmesser d_n (mm) | Mindesteindringtiefe s (mm) | Ladungsmasse/Nagel (t) |
|----------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------|
| gerillt | 4,2 | 40 | 1,5 |
| glatt | 5,0 | 40 | 1,5 |
| glatt | 4,6 | 50 | 1,5 |
| glatt | 4,2 | 50 | 1,0 |

In Abhängigkeit von der Beanspruchungsrichtung, dem Faserverlauf im Keil/Holz und dem Nageldurchmesser sind zwischen den Nägeln selbst und zum Rand des Keils/Holzes Mindestabstände erforderlich. In einem Holzkeil mit den Mindestabmessungen (120 mm Höhe und 80 mm Breite) können danach 4 Nägel mit einem \varnothing von 5 mm angebracht werden. Für eine größere Nagelanzahl ist die Keilbreite entsprechend zu vergrößern.



5.4.4 Sicherung durch Festbindungen

Festbindungen wirken in den Beanspruchungsrichtungen und verhindern die Verlagerung des Ladegutes.

Je nach Art des Gutes, seinem Gewicht und der Verladeart sind Rundstahlketten, Drahtseile, Gewebegurte oder Lastsicherungsbänder¹⁾ geeignet. Stahlband darf wegen der besonderen Unfallgefahr beim Reißen nicht verwendet werden. Für Güter **bis 3 t Gewicht** kann auch geglühter Stahldraht verwendet werden.

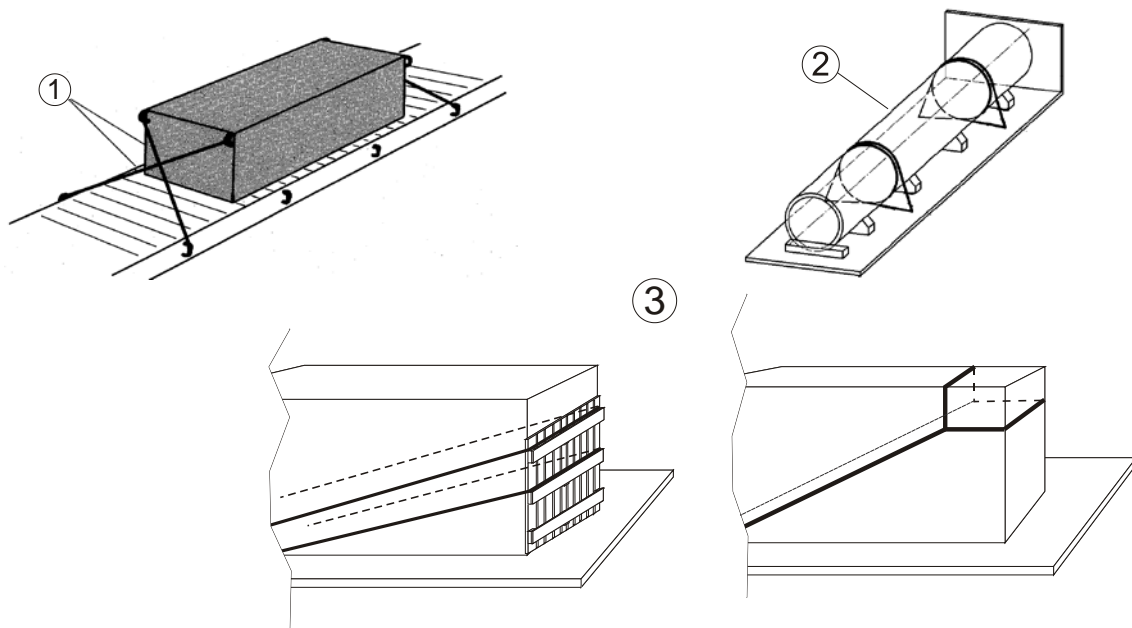
Bei Gütern, die nur durch Festbinden gesichert werden, müssen die Bindungen sowohl in Längs- als auch in Querrichtung wirken oder es sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Grundsätzlich sind wenigstens 2 Festbindungen in jeder Richtung erforderlich.

Für Festbindungen verwendete Gurte müssen grundsätzlich in unverdrehtem Zustand gespannt sein, ausgenommen ist eine Verdrehung des Gurtes von bis zu 90°, die aus der Gurtführung und/oder der Position der Zurrpunkte resultieren kann

Als Festbindungen sind nachstehende Sicherungsverfahren möglich

- ① - Diagonalfestbindungen
direkte Verbindung sowohl mit dem Transportmittel als auch mit der Ladung
- ② - Umreifungsfestbindungen
direkte Verbindung mit dem Transportmittel
- ③ - Kopfschlingenfestbindungen
direkte Verbindung mit dem Transportmittel

Für die Sicherungsverfahren nach ② und ③ können zusätzliche Sicherungsmaßnahmen wie z. B.: Niederbindungen (siehe Ziff. 5.5.4) bzw. Reibwert erhöhende Unterlagen (siehe Ziff. 5.5.5) erforderlich sein.



Es kann davon ausgegangen werden, dass Festbindungen in Wagenlängsrichtung ausreichend bemessen sind, wenn die Bruchkraft²⁾ der Bindemittel in jeder Richtung insgesamt pro 1000 kg der Ladeinheit mindestens

3200 daN

1000 daN

beträgt.

Geglühter Stahldraht muss einen Durchmesser von mindestens 4 mm haben. Jede Bindung muss aus wenigstens

4 Drähten

2 Drähten

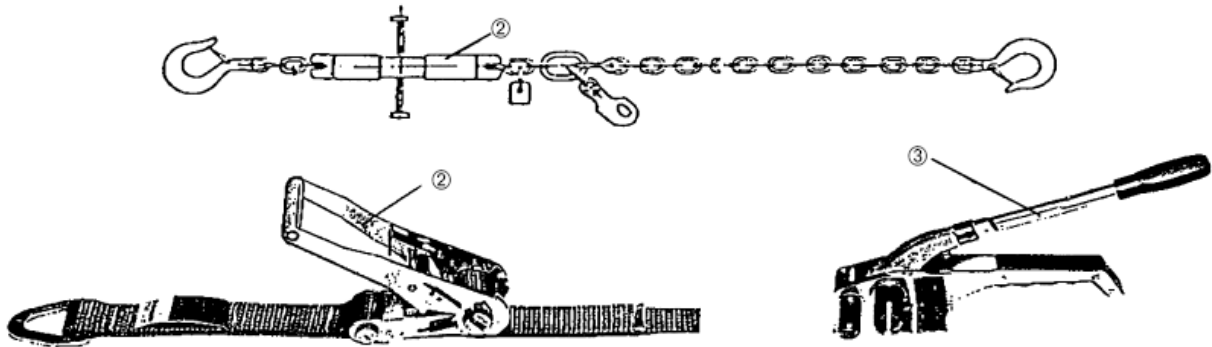
bestehen.

¹⁾ Lastsicherungsbänder bestehen aus parallel liegenden, Markenpolyester-Filamentgarnen, allseitig umschlossen von einer hochpolymeren, thermoplastischen Kunststoffmasse (Funktionsbereich -25 °C bis +70 °C)

²⁾ Mindestbruchkraft im geraden Zug entspricht der doppelten Zurrkraft (LC), gilt nur für Kunststoffbänder, Lastsicherungsbänder und Gewebegurte

Ketten, Drahtseile, Gewebegurte und Lastsicherungsbänder müssen

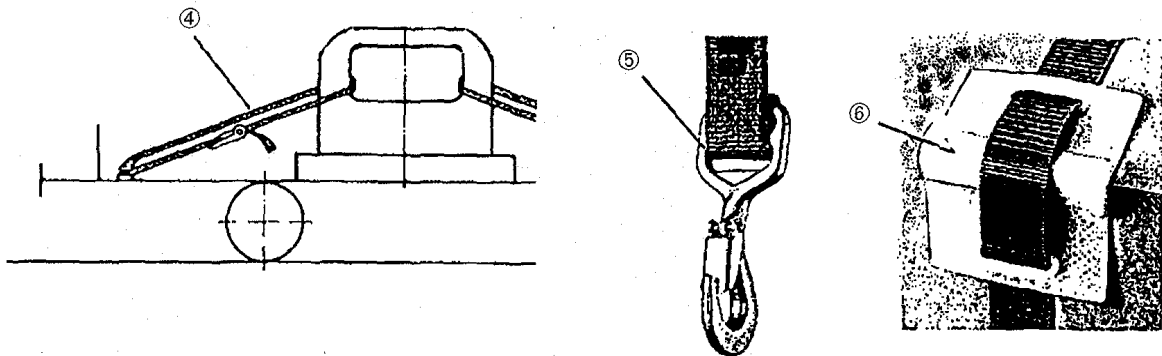
- ② - entweder eine Spanneinrichtung haben **oder**
- ③ - mit einem separatem Spanngerät gespannt werden



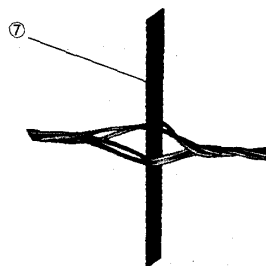
Schlösser und Schnallen von Gewebegurten und Lastsicherungsbändern müssen funktionell und festigkeitsmäßig mit der jeweiligen Bandausführung abgestimmt sein.

Die Bindemittel sind

- ④ - als Schlingen zu spannen **oder**
- ⑤ - mit Haken anzubringen. Ausgenommen bei Verwendung in geschlossenen Laderäumen müssen die Haken mit einer Sicherung gegen unbeabsichtigtes Aushängen ausgerüstet sein. Haken ohne Aushängesicherung müssen am Zurrpunkt zum Beispiel mit Kabelbindern, Draht, usw. gesichert werden.
- ⑥ An scharfen Kanten sind Bindemittel durch Unterlagen, Schutzschläuche oder Kantenschutzwinkel zu schützen.



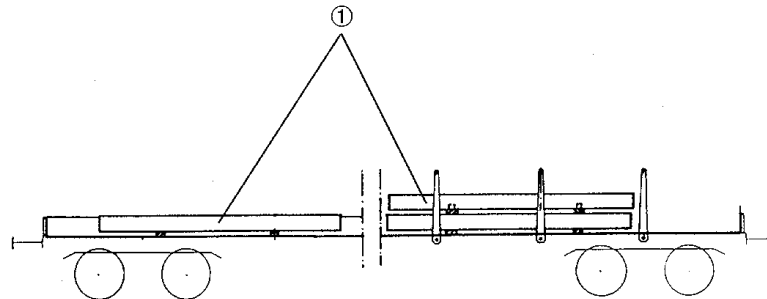
- ⑦ Bindungen aus geglühtem Stahldraht sind durch paarweises Verdrillen der Drähte zu spannen.



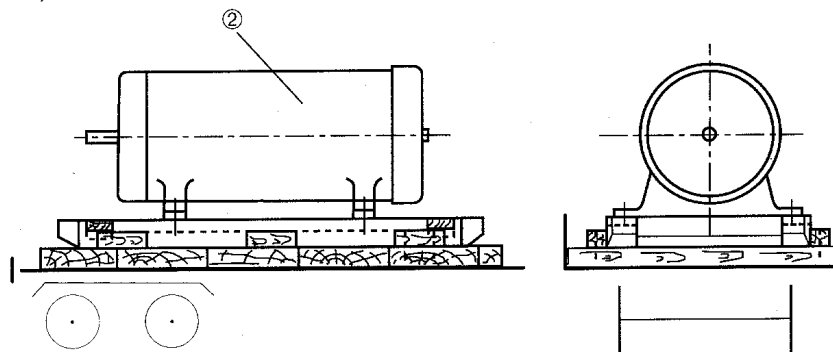
5.5 Verladung mit Verschiebmöglichkeit in Längsrichtung

Eine Verschiebmöglichkeit ist in Einzelwagen und Wagengruppen vorzusehen bei

- ① - schweren Gütern für die eine kompakte oder starre Sicherung in Wagenlängsrichtung nicht möglich ist (z. B. Stahlknüppel)



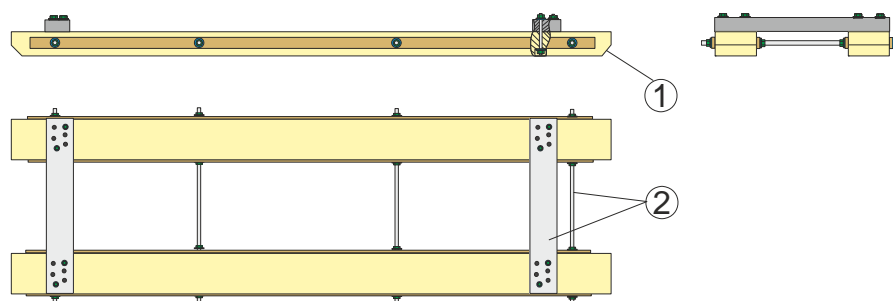
- ② - stoßempfindlichen Gütern, die durch die Längsbeanspruchungen beschädigt werden könnten (z. B. Maschinen).



Um zu verhindern, dass die Ladeeinheiten sich in Wagenquerrichtung verschieben und dadurch das Lademaß und/oder das Radlastverhältnis von 1,25:1 überschritten wird, sind die Güter seitlich zu sichern. Ergänzend sind die Bestimmungen in Ziffern 5.4.1 und 5.4.3 zu beachten.

5.5.1 Gleiteinrichtungen

- ① Gleithölzer und Kufen von Ladegestellen müssen auf dem Wagenboden in Längsrichtung liegen die unteren Stirnkanten sind anzuschrägen, um ein Anstoßen an Unebenheiten zu vermeiden.
- ② Einzelteile von Ladegestellen sind durch Anker oder Querhölzer unverrückbar miteinander zu verbinden. Die Querhölzer sind vorzugsweise mit Durchgangs- oder Holzschrauben zu befestigen. Werden die Einzelteile ausnahmsweise zusammengenagelt, so müssen Schraubnägel verwendet werden, die mindestens 40 mm tief in die Hölzer eindringen. Diese Ladegestelle sind entsprechend den Merkmalen des Ladegutes dimensioniert.



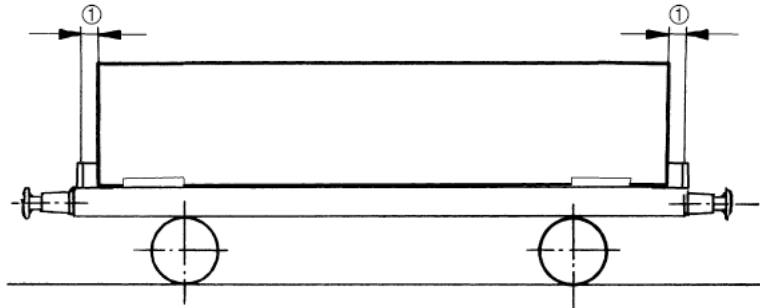
Die Güter sind auf den Gleithölzern oder Gestellen so zu befestigen, dass sie sich hierauf nicht bewegen können und den Wagenboden nicht berühren.

Werden für die Standsicherheit der Ladeeinheiten Stützen oder Verspannungen angebracht, so müssen diese an den Gleithölzern oder am Gestell befestigt werden.

5.5.2 Freiräume

① In Längsrichtung sind nach beiden Seiten Freiräume erforderlich, und zwar:

- min. 30 cm für Güter mit rauer Oberfläche (zum Beispiel Steinblöcke),
- min. 50 cm für Güter mit gefetteter oder glatter Oberfläche (zum Beispiel beschichtete Stahlrohre, Profilstahl, usw.),
- 100 bis 150 cm für Güter auf Unterlagen, Gleithölzern oder Gestellen (zum Beispiel Blechpakete, Kabeltrommeln, Maschinen, usw.).



Längsverschiebungen der Ladung bei gleitender Verladeweise, hervorgerufen durch die Transportbeanspruchungen sind erlaubt, wenn die Bedingungen der einzuhaltenden

- Freiräume nach Ziffer 4 **und/oder**
- Lastverteilung entsprechend Ziffer 3.3

erfüllt werden.

Die Unter- und Zwischenlagen müssen ausreichend überragt werden (Überragung größer als verbleibender Gleitweg).

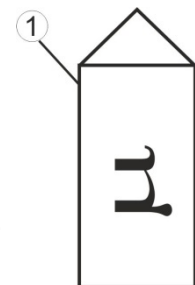
5.5.3 Begrenzung der Gleitwege

Die Gleitwege müssen begrenzt werden, wenn

- Radsatzlastüberschreitungen eintreten könnten,
- die zulässigen Verhältnisse der Radsatz- oder Drehgestelllasten überschritten werden könnten,
- das Ladegut oder der Wagen beschädigt werden könnten,
- das Ladegut in die für Rangierer freizuhaltenden Räume eindringen könnte.

Um den Gleitweg zu begrenzen kommen nachfolgende Maßnahmen in Betracht

- Niederbindungen (zum Beispiel Gewebegurte, Lastsicherungsbänder),
- reibwerterhöhende Unter- oder Zwischenlagen,
- elastisches Material als Polster vor Stirnwänden oder Stirnborden.
- Reibwert erhöhende Verpackung bei ebenen Aufstands-/ Aufliegeflächen, gekennzeichnet mit dem Zeichen nach ①, wobei die Pfeilspitze auf die Berührfläche mit dem erhöhten Reibbeiwert weist.



Die Sicherungsmittel können einzeln oder kombiniert angewendet werden.

Bei nicht stoßempfindlichen Gütern kann in Einzelfällen auf die Freiräume verzichtet werden, zum Beispiel bei Profilstahl, Form- und Stabstahl, Mittel- und Grobblechen, Stahlknüppel, Betonrundstahl, Stahlrohre in Bündeln, Schienen auf einem Wagen.

Hierbei handelt es sich vorwiegend um nicht teilbare Ladegüter, die die Ladelänge des Güterwagens annähernd ausschöpfen und bei denen die vorgenannten Sicherungsmaßnahmen nicht, beziehungsweise nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand durchführbar sind. Sollte die Ladung bei einem Rangierstoß in die für Rangierer freizuhaltenden Räume verschoben werden, ist eine Ladungsregulierung erforderlich.

5.5.4 Sicherung durch Niederbindungen

Die sich aus den Niederbindungen ergebenden zusätzlichen Vertikalkräfte erhöhen den Reibungswiderstand und verbessern die Stabilität der Ladeeinheiten.

Für die Wirksamkeit der Niederbindungen sind folgende Parameter entscheidend:

- die Vorspannkraft,
- der Zurrwinkel α (wird zwischen der Ladefläche des Wagens und dem Bindemittel gemessen).

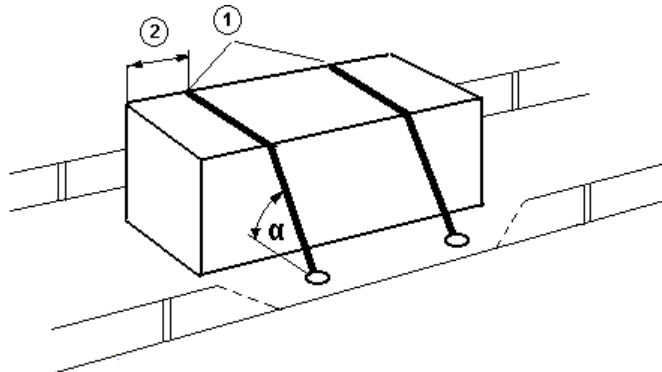
Je kleiner der Zurrwinkel α , desto größer muss die Vorspannkraft im Bindemittel sein, um die gleiche Anpresskraft zu erreichen.

- ① Als Bindemittel sind vorzugsweise Gwebegurte oder Lastsicherungsbänder zu verwenden. Sie müssen entweder eine Spanneinrichtung haben oder mit einem separaten Spanngerät gespannt werden.
- ② Pro Ladeeinheit sind wenigstens 2 Niederbindungen erforderlich die etwa 50 cm von den Ladungsenden anzubringen sind.

Bruchkraft¹⁾ der Bindemittel im geraden Zug je nach Gewicht, Länge und Oberfläche der Güter 1000 daN bis 4000 daN, Vorspannung entsprechend Herstellerangaben. Stahlband darf wegen der besonderen Unfallgefahr beim Reißen nicht verwendet werden.

Schlösser und Schnallen von Gwebegurten und Lastsicherungsbändern müssen funktionell und festigkeitsmäßig mit der jeweiligen Bandausführung abgestimmt sein.

Die Bindemittel sind möglichst mit Haken zu befestigen oder als Schlingen zu spannen (Schlingen verdoppeln die Bruchkraft). Durch Anknoten wird die Bruchkraft der Bindemittel um etwa 60 % reduziert. Bei Verwendung von Knoten, ist durch die Auswahl eines Bindemittels mit entsprechend höherer Festigkeit der Bruchkraftverlust auszugleichen.



An scharfen Kanten sind die Bindemittel durch Unterlagen, Schutzschläuche oder Kantenschutzwinkel zu schützen (siehe auch Ziffer 5.4.4 ⑥).

Bei Gütern mit glatter oder empfindlicher Oberfläche sind Niederbindungen in Verbindung mit reibwerterhöhenden Unter- und Zwischenlagen oder reibwerterhöhender Verpackung, gekennzeichnet mit dem Zeichen nach Zif.5.5.3 ① zu verwenden.

Für Niederbindungen und Zusammenbindungen verwendete Gurte dürfen verdreht gespannt sein.

Die Gesamtverdrehung eines Gurtes darf 3 Verdrehungen um 360° entsprechen.

Die Verdrehung darf sich auch in Bereichen des auf dem Ladegut aufliegenden Gurtes befinden, z. B. auf dem Bogen eines Stammholzstapels oder über einem gesattelt verladenen Rohr. Im Bereich von Kanten, z. B. Schnittholzpaketen, Wagenlangträgern, Borden, ..., darf sich keine Verdrehung befinden.

5.5.5 Sicherung durch Reibwert erhöhendes Material

Es ist zu unterscheiden ob Reibbeiwert erhöhende Materialien als Begrenzung von Gleitwegen, zur Verminderung von Sicherungsmaßnahmen (Anzahl der Niederbindungen) eingesetzt wird oder das Ladegut festgelegt werden soll (in der Praxis nur in Querrichtung möglich).

Dabei ist im Einzelfall die vorliegende Reibpaarung sowie der Einsatzzweck (Festlegen oder Begrenzung von Verschiebungen) zu betrachten.

¹⁾ Mindestbruchkraft im geraden Zug entspricht der doppelten Zurrkraft (LC), gilt nur für Kunststoffbänder, Lastsicherungsbänder und Gwebegurte.

Reibbeiwert erhöhende Materialien sind erforderlich:

- zur Reduzierung des Längsverschubes, zum Beispiel bei:
 - glatt beschichteten oder gefetteten Stahlrohren,
 - geschliffenen Steinplatten,
 - palettierten Gütern auf glatten Wagenböden,
 - liegend oder stehend verladenen Papierrollen,
 - beschichteten Spanplatten.
- zur Reduzierung des Querverschubes, zum Beispiel bei:
 - querliegend oder stehend verladenen Papierrollen,
 - querliegend verladenen Blechrollen,
 - beschichteten Spanplatten.

Bei in Längsrichtung festgelegten Gütern kann zur Sicherung gegen Verschiebung in Querrichtung Reibbeiwert erhöhendes Material in entsprechender Dimensionierung eingesetzt werden.

Reibbeiwert erhöhende Materialien reichen allein nicht aus, um das Herabfallen der Güter vom Wagen oder Lademaßüberschreitungen zu verhindern. Dies muss zum Beispiel durch Wände, Borde, Rungen oder Niederbindungen verhindert werden.

5.6 Güter, die rollen können

Güter, wie Blechrollen, Papierrollen, Kabeltrommeln, Radsätze, andere zylindrische Ladeeinheiten, Fahrzeuge usw., sind in jeder Rollrichtung festzulegen durch feste Wände, Borde, Rungen, Keile, Sattelgestelle oder Lademulden.

5.6.1 Achse in Wagenquerrichtung

- Güter bis 7 t Einzel- oder Gruppengewicht (Einzelgüter neben- oder hintereinander verladen) dürfen auf dem Wagenboden unmittelbar aufliegen; sie sind mit Keilen zu sichern.
- Güter bis 10 t Einzel- oder Gruppengewicht sind auf Sattelgestellen zu verladen. Wenn die Gestelle aus Holz gefertigt sind, müssen sie fest verschraubt sein.
- Güter über 10 t Einzelgewicht sind in Wagen oder Behältern mit Lademulden zu verladen.

Güter bis 7 t Einzel- oder Gruppengewicht

Das Einzelgut oder die Gruppe ist mit Holzkeilen folgender Abmessungen zu sichern:

- ① - Keilwinkel zum Ladegut etwa 35° , für Fahrzeuge bis zu 45° zugelassen
- ② - Keilhöhe (wirkende Höhe) $1/8$ des Durchmessers, min aber 120 mm
- ③ - Keilbreite min $2/3$ der Keilhöhe

Die Güter sind in jeder Rollrichtung zu sichern mit

- ④ - min 2 Keile oder
- ⑤ - 1 Keil von etwa $3/4$ Länge des Gutes

In Wagenquerrichtung sind die Güter mit

- ⑥ - Hölzern von etwa 30 cm Länge und min 50 mm Höhe oder
- mechanischen Einrichtungen oder
- Einzelgewichte bis etwa 2 t mit Reibwert erhöhenden Unter- / Zwischenlagen bzw. Reibwert erhöhenden Verpackungen zu sichern.

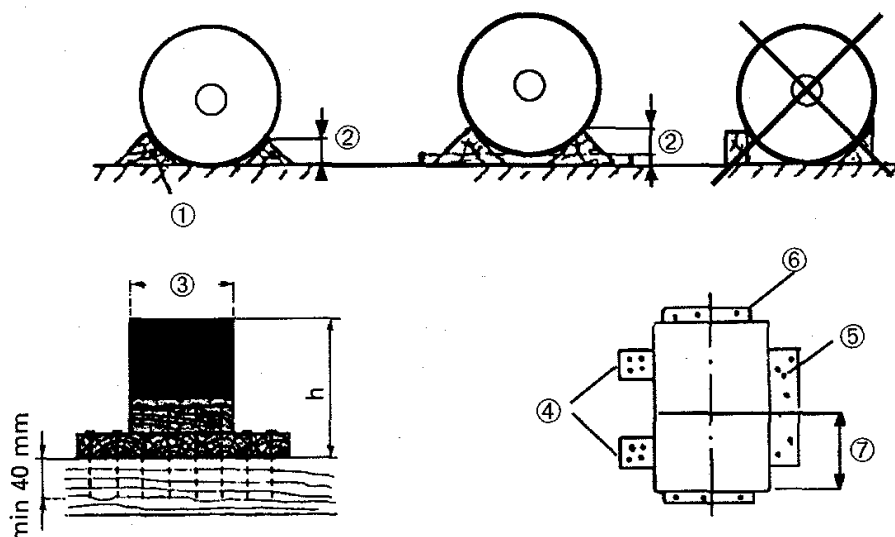
Die Hölzer sind mit Nägeln von etwa 5 mm Durchmesser zu befestigen

- in jeder Rollrichtung insgesamt mit
Ladungsgewicht | 1 Nagel pro 500 kg | 1 Nagel pro 2000 kg
- in Wagenquerrichtung 1 Nagel pro 1500 kg Ladungsgewicht

Die Nägel sind möglichst senkrecht einzuschlagen, Eindringtiefe in den Wagenboden min 40 mm. Sie sind gleichmäßig auf die Keile/Hölzer zu verteilen, wenigstens aber 2 Nägel pro Keil/Holz. In Keile bis 100 mm Breite dürfen höchstens 3 Nägel eingeschlagen werden.

Die Güter sind gegen Kippen zu sichern, wenn

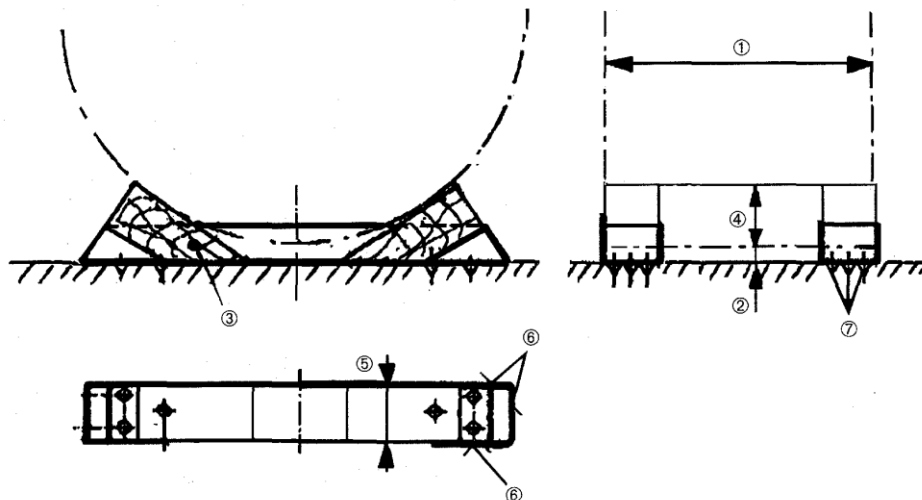
- ⑦ - die Breite weniger $5/10$ (auf Flachwagen weniger $7/10$) des Durchmessers beträgt, z.B. durch Zusammenbinden (siehe Ziffer 1.5).



Güter bis 10 t Einzelgewicht

Das Gut ist einzeln mit 2 Keilschuhen (Sattelgestell) aus Holzkeilen, verbunden mit Stahlblech, zu sichern.

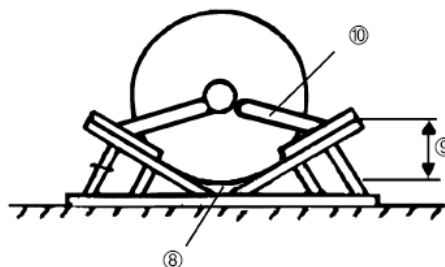
- ① - Die Breite der Güter muss min 5/10 (auf Flachwagen 7/10) des Durchmessers betragen
- ② - Die Güter dürfen weder auf dem Boden aufliegen noch sich auf den Keilschuhen verschieben
- ③ - Keilwinkel zum Ladegut etwa 35°, für Fahrzeuge bis zu 45° zugelassen
- ④ - Keilhöhe (wirkende Höhe) 1/8 des Durchmessers, min aber 200 mm
- ⑤ - Keilbreite 2/3 der Keilhöhe, min aber 150 mm
- ⑥ - Jeder Holzkeil ist auf 3 Seiten mit min 4 mm dickem Stahlblech einzufassen und auf diesem festzuschrauben
- ⑦ - Das Bodenblech ist mit min 6 Dornen (2x3) von 10 bis 15 mm Länge als Sicherung gegen Verschieb auszurüsten.



Güter über 10 t Einzelgewicht

Das Gut ist einzeln in Wagen oder Behälter mit Lademulden zu verladen.

- ⑧ Die Güter dürfen weder auf dem Muldenboden aufliegen, noch sich in den Mulden verschieben.
- ⑨ Die wirkende Höhe muss min 1/8 des Durchmessers betragen.
- ⑩ In Wagenquerrichtung sind die Güter gegen Verschieben zu sichern sowie gegen Kippen min in Schwerpunkthöhe abzustützen, wenn die Breite weniger 4/10 des Durchmessers beträgt.



5.6.2 Achse in Wagenlängsrichtung

5.6.2.1 Zylindrische Güter wie Silos, Rohre usw.

Die Güter liegen auf dem Wagenboden, Ladeschwellen oder Holzunterlagen.

Als Unterlage ist nach Querschnitt und Güte geeignetes Material zu verwenden.

Die Unterlagen müssen

- aus einem Stück sein
- einen rechteckigen Querschnitt haben (Höhe min. 5 cm, Breite min. 15 cm)
- auf ihrer Breitseite aufliegen
- über die ganze Ladebreite reichen
- gegen seitliches Verschieben gesichert werden (z.B. durch Nägel, Keile, Rungen, Borde, usw.)
- von den Gütern um min. 50 cm überragt werden und
- aus einer geraden Anzahl bestehen, die sich nach Gewicht, Länge und Beschaffenheit der Güter richtet.

Die Güter sind mit Holzkeilen folgender Abmessungen zu sichern:

- ① - Keilwinkel zum Ladegut etwa 35°, für Fahrzeuge bis zu 45° zugelassen
- ② - Keilhöhe min. 1/12 des Durchmessers, min. aber 12 cm
- ③ - Keilbreite wie die Breite der Unterlagen,

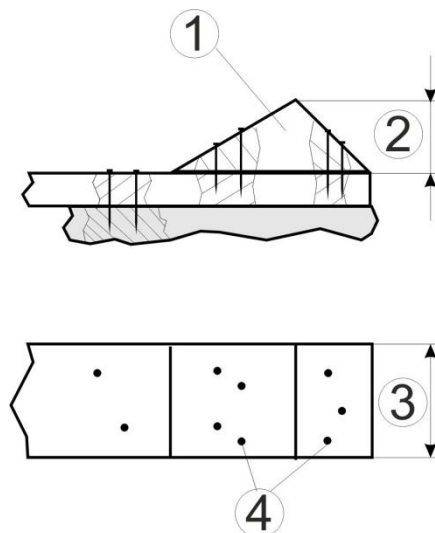
Die Keile sind

- ④ - von innen und außen mit Nägeln von etwa 5 mm Durchmesser, in jeder Rollrichtung mit 1 Nagel pro 1500 kg Ladungsgewicht, zu befestigen, wenigstens 4 Nägel/Rollrichtung.

Die Nägel sind möglichst senkrecht einzuschlagen (Eindringtiefe in die Unterlagen min. 40 mm) und gleichmäßig auf die Keile zu verteilen.

Gegen Längsverschub sind die Güter entweder stirnseitig durch Wände, Borde oder Rungen zu sichern, oder mit min. 2 Niederbindungen (Bruchkraft min. 4 000 daN) mit Spanneinrichtung niederzubinden. Abstand zu den Enden der Güter etwa 50 cm.

Für Güter, die gestapelt werden, siehe auch Ziffer 5.8



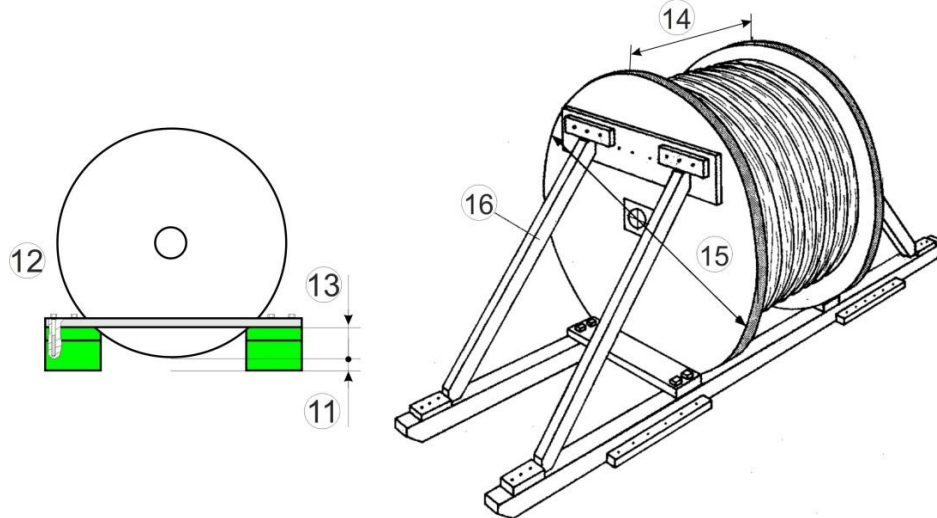
5.6.2.2 Zylindrische Güter wie Blechrollen, Kabeltrommeln usw.

Die Güter liegen

- bis 10 t Einzel- oder Gruppengewicht auf Sattelgestellen aus Holz,
 - über 10 t Einzel- oder Gruppengewicht auf Sattelgestellen aus Metall
- ⑪ Die Güter dürfen weder auf dem Boden aufliegen noch sich auf dem Gestell verschieben
 - ⑫ Die Hölzer sind fest zu verschrauben
 - ⑬ Wirkende Höhe des Sattels 1/12 Durchmesser, min. aber 12 cm

- ⑭ Beträgt die Breite der Güter weniger als
5/10 | 4/10
- ⑮ des Durchmessers, sind
- ⑯ sie zusammenzubinden oder min. auf Schwerpunkthöhe abzustützen.

Sicherung der Sattelgestelle und die einzuhaltenden Verschiebwege siehe Ziffer 5.5



5.6.3 Fahrzeuge und Geräte auf Rädern oder Raupen

Fahrzeuge und Geräte sind

- in Wagenlängsrichtung zu verladen
- festzubremsen und niedrigster Gang einzulegen oder Getriebe zu blockieren
- gegen Längs- und Querverschub zu sichern entweder durch Verkeilen oder Festbinden.

Wenn Fahrzeuge und Geräte nicht festgebremst und niedrigster Gang eingelegt oder Getriebe blockiert werden können, sind sie zu verkeilen und festzubinden.

Die Luftreifen sind mit dem Betriebsdruck gefüllt.

Um Beschädigungen zu verhindern, muss ein ausreichender Abstand zwischen den Fahrzeugen und Geräten vorgesehen werden, der sich aus den technischen Parametern der zu transportierenden Fahrzeuge und Geräte ergibt.

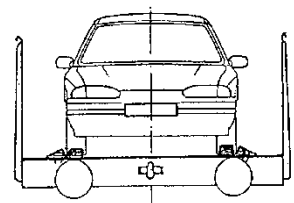
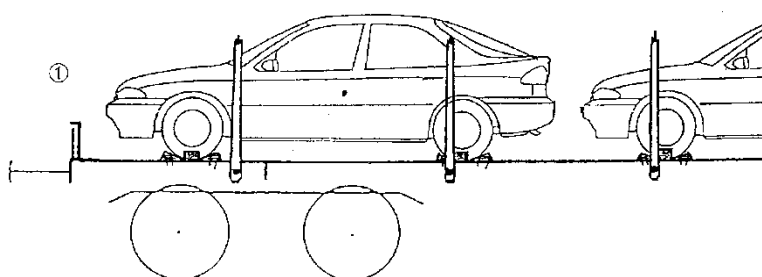
Außerdem muss für Fahrzeuge und Geräte, die über die Kuppelstelle von Wageneinheiten verladen sind, das mechanische Spiel zwischen den beiden Wagenhälften sowie die relative Bewegung der Fahrzeuge und Geräte zueinander in Gleisbögen berücksichtigt werden.

- ① Sicherung durch Keile (Keilwinkel etwa 35°, für Fahrzeuge bis zu 45° zugelassen) und Hölzer

- in Wagenlängsrichtung
 - bis 6 t Gewicht mit Holzkeilen (Höhe 1/8 Raddurchmesser, min. 12 cm)
 - über 6 t Gewicht mit Stahldornkeilen (Höhe min. 17 cm)
 - Anzahl Keile in jeder Rollrichtung

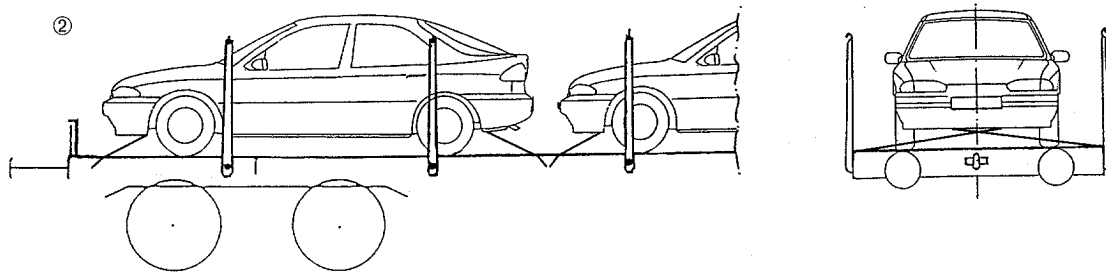
| | | |
|---|---|---|
| •• Räderfahrzeuge | 4 | 2 |
| •• Raupenfahrzeuge und 1achs. Anhänger | 2 | 2 |

- in Wagenquerrichtung nach jeder Seite (innen oder außen)
 - Räderfahrzeuge mit 2 Holzkeilen
 - Raupenfahrzeuge mit min. 2 Hölzern (min. 5 cm hoch)

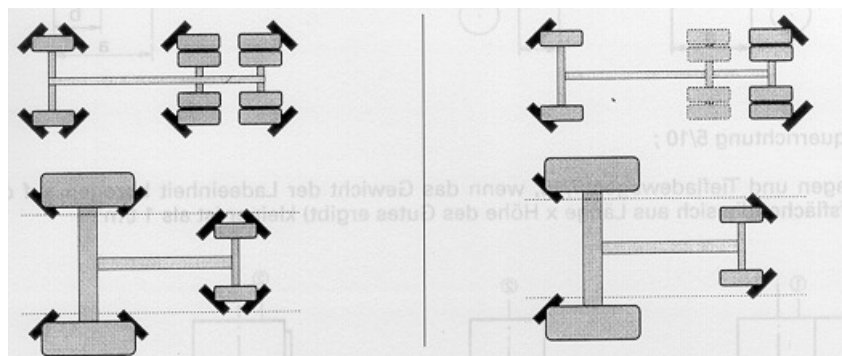


② Sicherung durch Festbinden

- an beiden Fahrzeugenden mit 2 zu spannenden Bindungen, die in Längs- und Querrichtung wirken

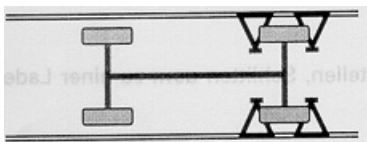


③ Sicherung von schweren luftbereiften Räderfahrzeugen mit Radvorlegern des Wagens, die in Längs- und Querrichtung wirken

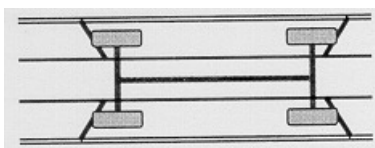


④ Sicherung von leichten luftbereiften Räderfahrzeugen auf PKW-Transportwagen mit Radvorlegern des Wagens, die in Längs- und Querrichtung wirken

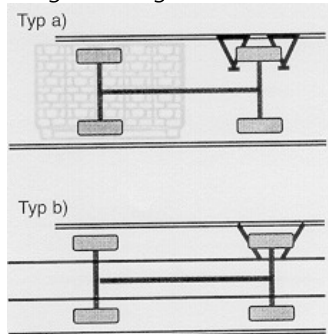
- Sicherung an den Rädern einer Achse



- Sicherung vor den Vorderrädern und hinter den Hinterrädern



- Sicherung an nur einem Rad, wenn min 50 mm hohe Führungsschienen Querverschiebungen der Fahrzeuge über das maßgebende Lademaß hinaus verhindern und dabei die Radvorleger in Längsrichtung wirksam bleiben



5.7 Güter, die kippen können

Freistehende Güter (Auflagefläche rund oder eckig)

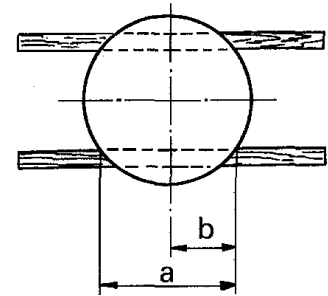
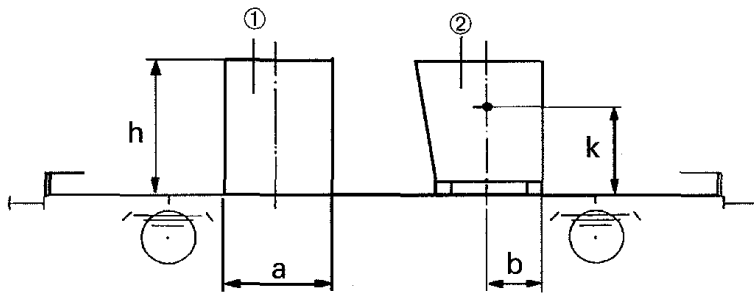
- ① - mit regelmäßiger kubischer oder zylindrischer Form
- ② - mit unregelmäßiger Form (Schwerpunkt festlegen)

sind gegen Kippen zu sichern, wenn folgende Verhältnisse $a : h$ oder $b : k$ kleiner sind als

- in Wagenlängsrichtung (Güter festgelegt oder nicht festgelegt)

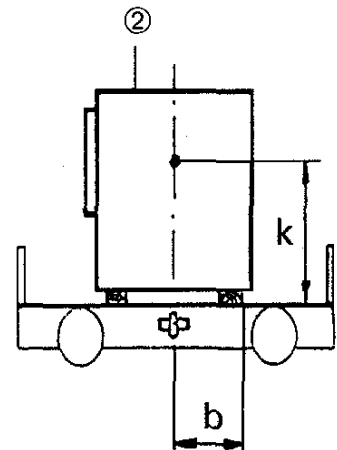
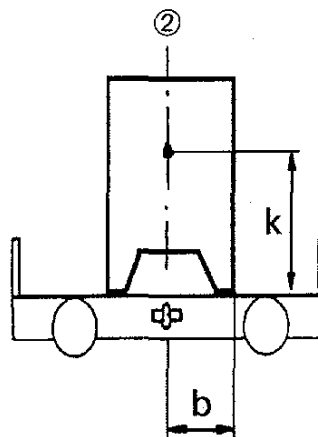
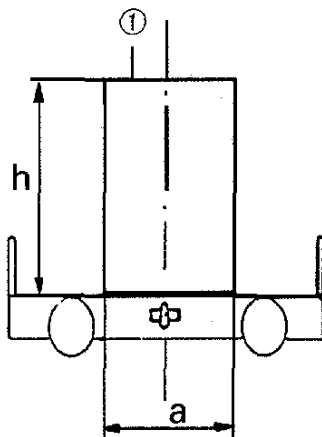
7/10

6/10

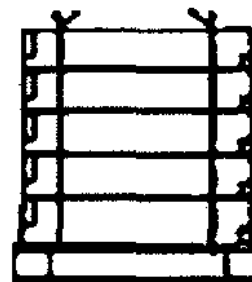
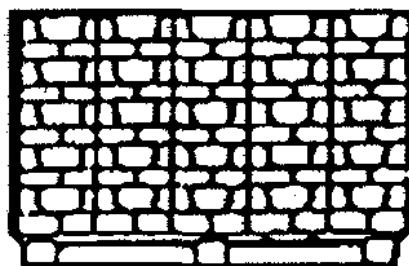


- in Wagenquerrichtung 5/10 ;

auf Flachwagen und Tiefladewagen 7/10, wenn das Gewicht der Ladeeinheit bezogen auf die seitliche Windangriffsfläche (die sich aus Länge x Höhe des Gutes ergibt) kleiner ist als 1 t/m^2

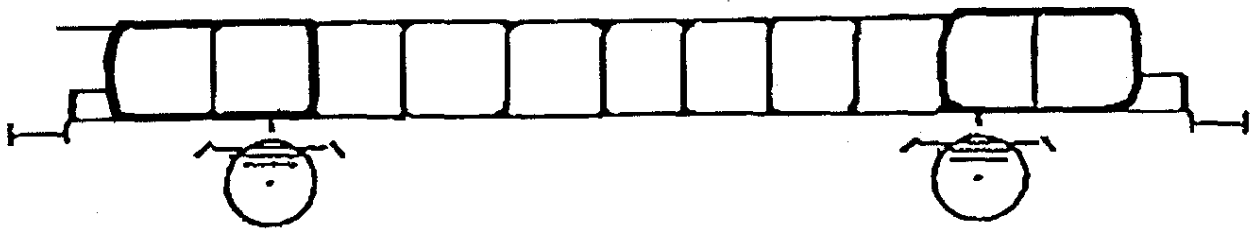


Diese Verhältnisse gelten auch, wenn Güter mit Ladegestellen, Schlitten usw. zu einer Ladeeinheit fest verbunden sind.

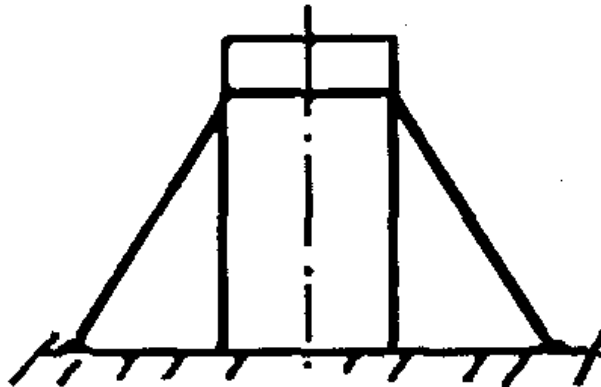


Die Kippsicherheit kann auch erreicht werden durch

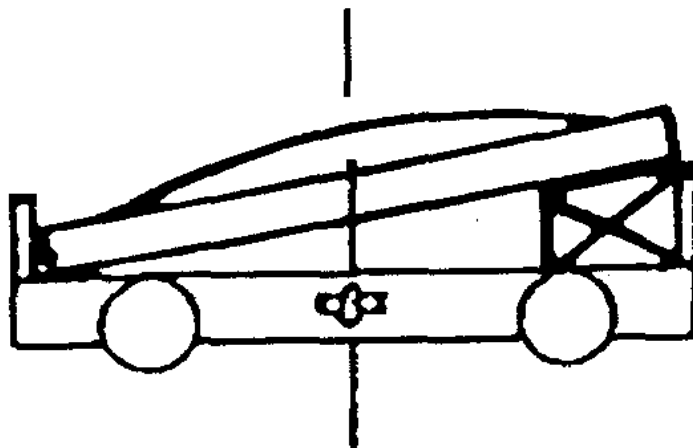
- lückenloses Zusammenstellen und Zusammenbinden mehrerer Güter



- Festbinden oder Abstützen

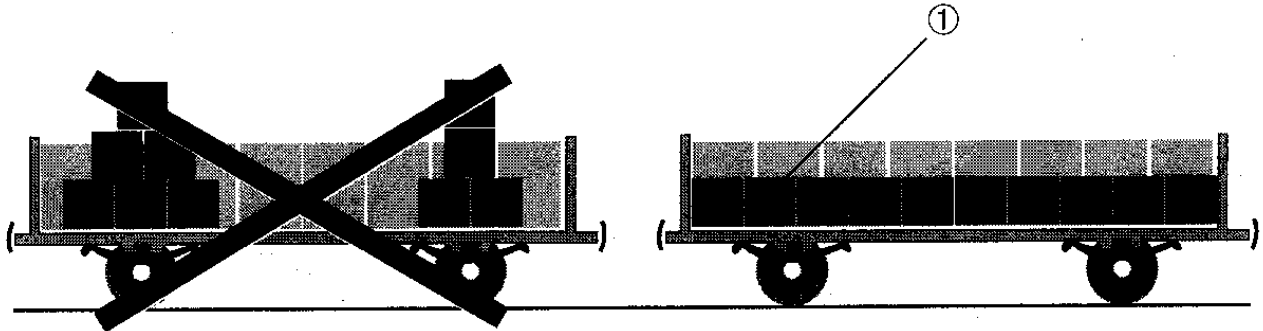


- Unterstützen mit Gestellen Die Gestelle sind kippstabil zu lagern, dabei ist zu beachten, dass der Wagen nicht zu einseitig beladen ist.



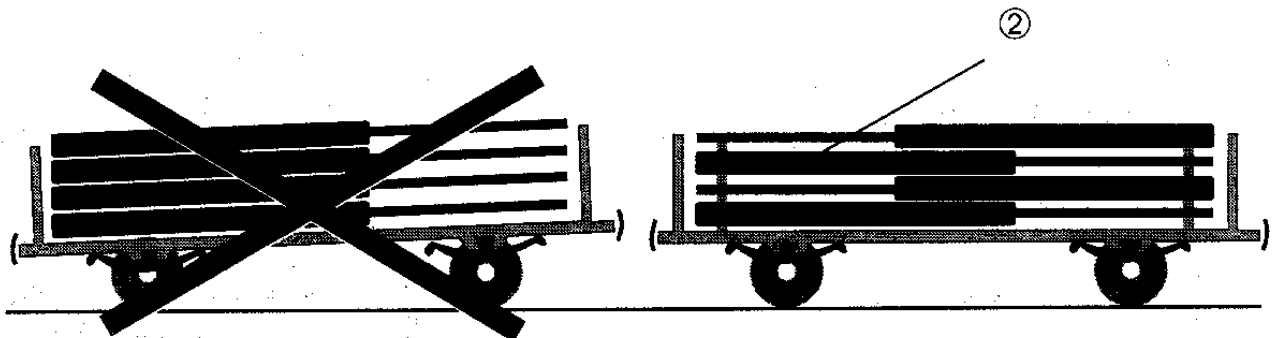
5.8 Güter, die gestapelt werden

- ① Güter sind auf eine möglichst große Fläche des Wagenbodens zu verteilen, um die Stapel so niedrig wie möglich zu halten.



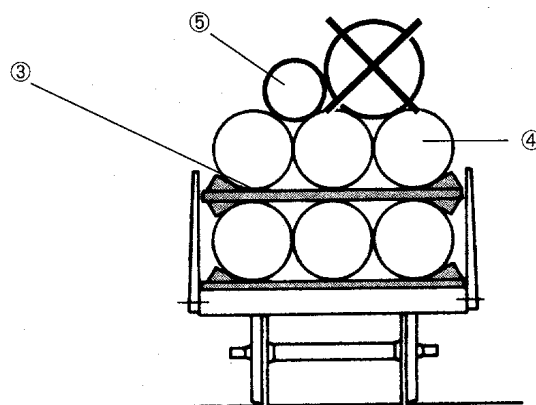
Übereinander liegende Teile müssen stabile Stapel bilden, die nicht auseinanderfallen, z. B. durch

- Schichten im Verband (z. B. bei Metallbarren oder Säcken),
 - Verwenden von Unter- und Zwischenlagen oder reibwerterhöhendem Material (z. B. bei Brammen, Blechen, Schnittholz, Papierrollen),
 - Verwenden von Sattelhölzern (z. B. bei Rohren oder Fässern),
 - Verwenden von Schrumpf- oder Stretchfolien (z. B. bei Gütern auf Paletten),
 - Zusammenbinden (z. B. bei Tafelblechen, Spanplatten),
 - Niederbinden mit Gurten oder Lastsicherungsbändern (z. B. bei gestapeltem Rundholz).
- ② Wenn Stapel aus Gütern mit unterschiedlichen Längen und Gewichten gebildet werden, müssen lange und schwere Teile oder Teile mit größerem Durchmesser unten liegen. Ungleich dicke oder ungleich schwere Enden müssen sich abwechseln.



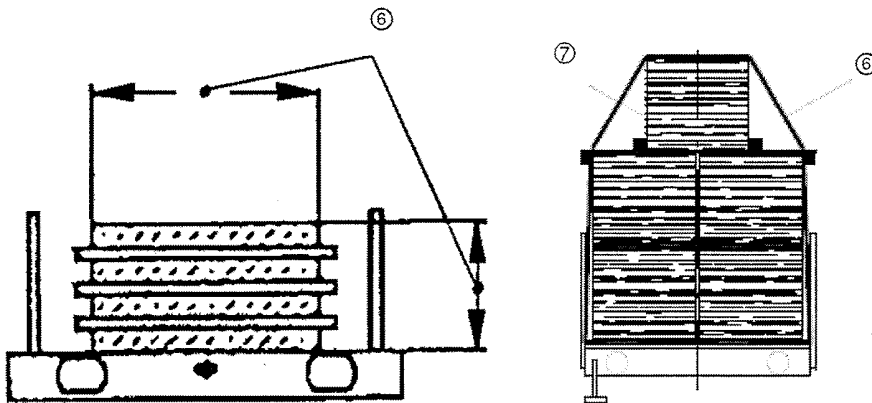
Stapel aus zylindrischen Gütern können durch Schichten oder Satteln gebildet werden.

- ③ Schichten müssen in der Regel durch Zwischenlagen getrennt werden.
④ Bei in Schichten verladene zylindrischen Gegenständen müssen die Mitten senkrecht übereinander liegen.
⑤ Satteln ist nur zulässig, wenn der Durchmesser der gesattelten Güter nicht größer ist als bei den Gütern, die den Sattel bilden.

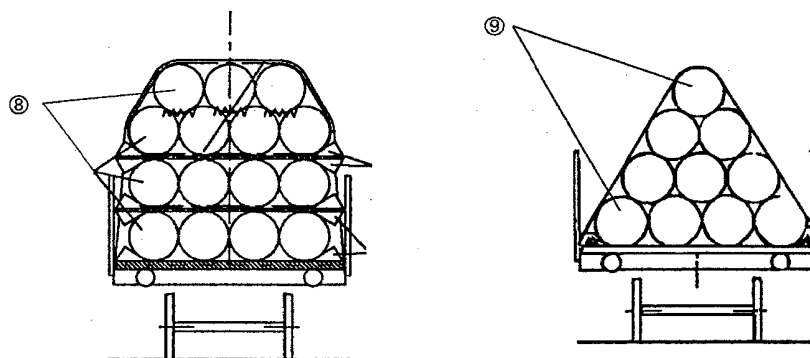


Bei Stapeln auf Flachwagen, die in Querrichtung wanken können (z. B. Baustahlmatten) sind die waagerechten Mindestabstände zwischen dem Lademaß und der Ladung gemäß Tafeln 2 zu vergrößern.

- ⑥ Um ein Kippen in Querrichtung zu verhindern darf die Stapelhöhe grundsätzlich nicht größer als die Stapelbreite sein oder die Kippsicherheit wird über andere geeignete Maßnahmen sichergestellt.
- ⑦ Darüber hinaus darf bei Gütern mit kubischer Form (z. B. Kisten oder gebundene Schnittholzstapel) eine Ladeeinheit mittig aufgeladen werden.



- ⑧ Bei Rohren darf die Anzahl der Schichten nicht größer sein als die Anzahl der Rohre pro Schicht; zusätzlich darf eine Sattellage verladen werden.
- ⑨ Bei gesattelt verladenen Rohren, die verkeilt sind, dürfen max. 4 Lagen verladen werden.



5.8.1 Unterlagen und Zwischenlagen

Als Unterlagen und Zwischenlagen ist nach Querschnitt und Güte geeignetes Material zu verwenden. Im Allgemeinen müssen Sie aus einem Stück bestehen und über die ganze Breite der Ladeeinheit oder über die ganze Breite der Ladung reichen. Sie dürfen weder kippen noch rollen. Quer im Wagen liegende Unterlagen und Zwischenlagen müssen daher einen rechteckigen Querschnitt haben und mit ihrer Breitseite aufliegen.

Zugelassen sind:

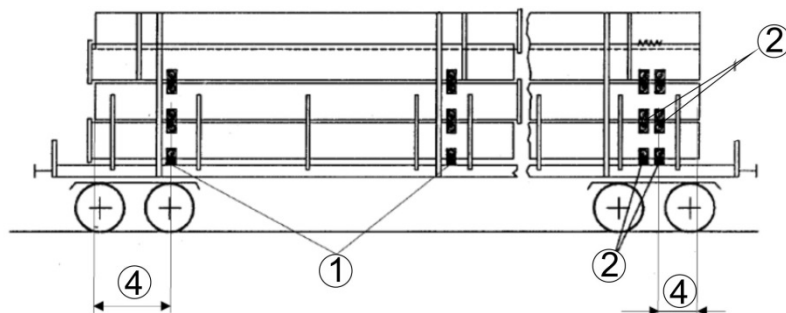
- **für tragende Funktionen** (zum Beispiel Zwischenlagen für geschichtete Stahlrohre) Kanthölzer oder Bohlen gemäß Norm EN 338, min. Festigkeitsklasse C 24, kantig geschnitten, Dicke min. 6 cm, Mindestquerschnitt je nach Verwendungszweck.
- **für nichttragende Funktionen** (zum Beispiel, Zwischenlagen für Stranggussbrammen) Bretter oder Latten, Dicke¹⁾ je nach Verwendungszweck ab etwa 2 cm. Bei Unter- und Zwischenlagen mit aufgenagelten Klötzen oder Keilen Dicke min 5 cm aus einem Stück.

Die Anzahl der Unterlagen und Zwischenlagen richtet sich nach der Masse, Länge und Beschaffenheit der Güter.

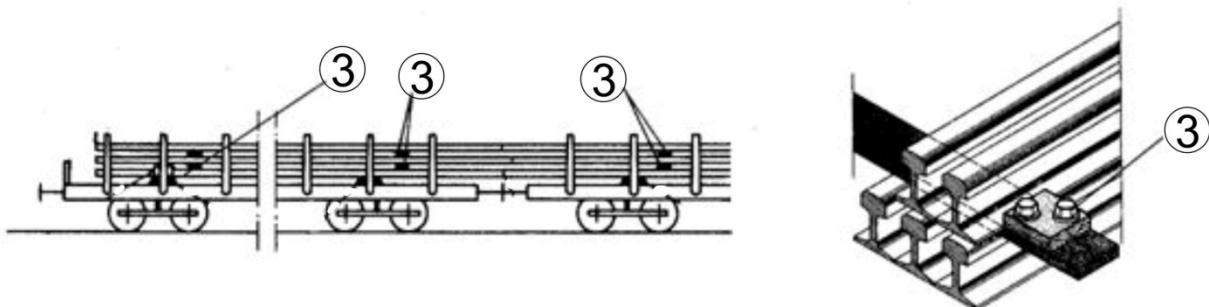
Für Güter, die sich nicht durchbiegen:

- ① - zwei Auflagen **oder**
- ② - bei größeren Längen und Massen : 2x2 unmittelbar nebeneinander liegende **Zwillingsauflagen**.

Für biegsame Güter sind wenigstens 4 Auflagen gleichmäßig verteilt zu verwenden. Bei Schienenverladung richtet sich die Anzahl der Unter- sowie Zwischenlagen nach Masse, Länge und Beschaffenheit sowie Verladeart der Schienen.



- ③ Wenn im Wagen quer liegende Unterlagen und Zwischenlagen sich seitlich verschieben können, zum Beispiel bei Stapeln mit Schienen oder Profilstahl, so müssen sie hiergegen gesichert werden. Damit sie beim Längsverschieb der Güter an die Rungen nicht anstoßen, müssen sie so angeordnet werden, dass sie von den benachbarten Rungen etwa den gleichen Abstand haben.



- ④ Ladegut überragt die Unterlagen und Zwischenlagen um mindestens:

| | | |
|-------|----------------------------------|-------|
| 50 cm | bei Gütern mit rauer Oberfläche: | 30 cm |
| 30 cm | | 20 cm |

¹⁾ Müssen ausnahmsweise mehrere Stücke übereinander gelegt werden, um eine ausreichende Dicke zu erreichen, so sind die Stücke durch Nageln oder Schrauben usw. fest zusammenzufügen.

5.8.2 Zusammenbindungen

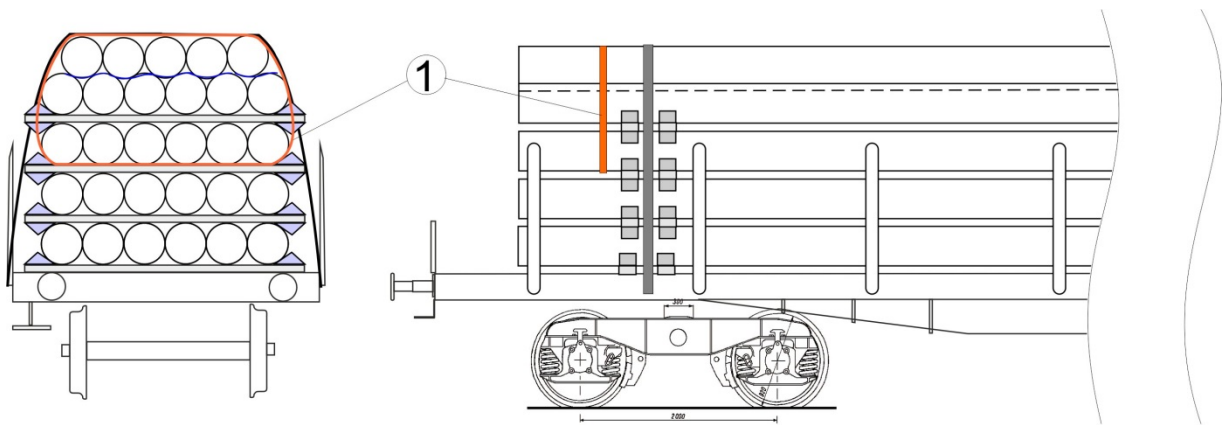
Zum Zusammenbinden gestapelter Ladeeinheiten sind Gurte, Stahlbänder oder Lastsicherungsbänder (Bruchkraft in Abhängigkeit von der Gutart 1400 daN¹⁾ bis 4000 daN) zu verwenden.

Für Niederbindungen und Zusammenbindungen verwendete Gurte dürfen verdreht gespannt sein. Die Gesamtverdrehung eines Gurtes darf 3 Verdrehungen um 360° entsprechen. Die Verdrehung darf sich auch in Bereichen des auf dem Ladegut aufliegenden Gurtes befinden, z. B. auf dem Bogen eines Stammholzstapels oder über einem gesattelt verladenen Rohr. Im Bereich von Kanten, z. B. Schnittholzpaketen, Wagenlangträgern, Borden, ..., darf sich keine Verdrehung befinden.

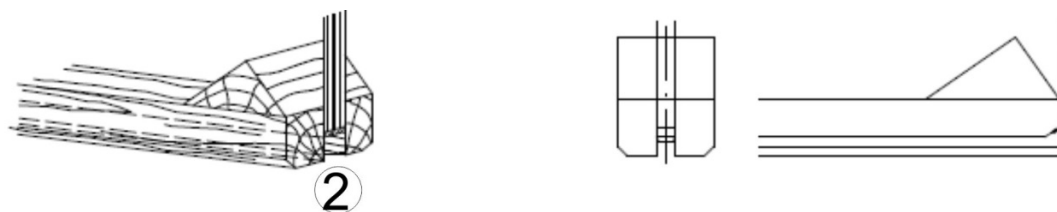
Oberhalb der Rungen liegende Güter sind, wenn sie nicht anders gesichert werden können, mit von den Rungen gesicherten Gütern zusammenzubinden.

Die erforderliche Anzahl der gleichmäßig zu verteilenden Bindungen ist von der Masse, Länge und Beschaffenheit der Güter abhängig. Pro Stapel sind wenigstens 2 Zusammenbindungen erforderlich (siehe Ziffer 1.5).

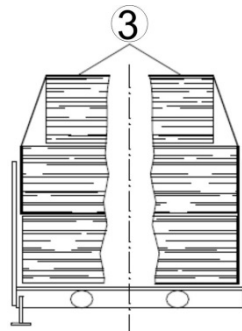
- ① Bei Stapeln aus zylindrischen Ladeeinheiten, die mit Keilen gesichert sind und die Rungen mit mehr als dem halben Durchmesser überragen, sind immer Zusammenbindungen als zusätzliche Sicherung anzubringen. Bei geschichteten zylindrischen Ladungseinheiten mit einer Sattellage ist diese mit der tragenden Einheit zusammenzubinden.



- ② Bei eingebundenen Unterlagen, die quer im Wagen liegen, müssen die Bindemittel in einer Nut eingelassen sein.



- ③ Die Verwendung von Stahlband für das Zusammenfassen von gestapelten Schnitt-, Schwarten- und Spreißeilholzpaketen (Stapelbindung) ist auf Grund der besonderen Unfallgefahr beim Reißen nicht zulässig.



¹⁾ Ausnahmsweise sind für Güter geringerer Dichte, z. B. Schnittholz (sägerau), Bindemittel mit einer Bruchkraft von 700 daN zugelassen.

5.8.3 Sicherung

Stapel sind in Längs- und Querrichtung wie Einzelstücke gegen Vershub, Herabrollen und Kippen zu sichern.

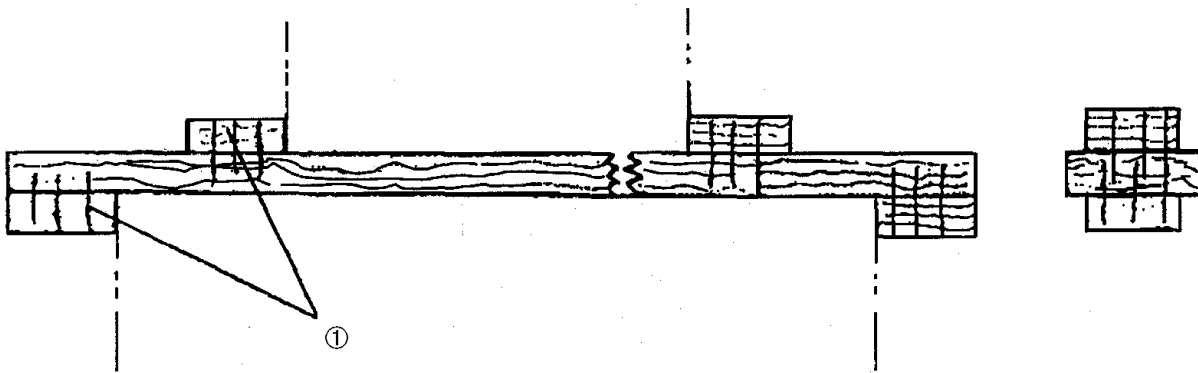
Dazu sind - je nach Gutart - die Bestimmungen der Ziffern 5.4, 5.5, 5.6 und 5.7 zu beachten.

Zusätzliche Hinweise:

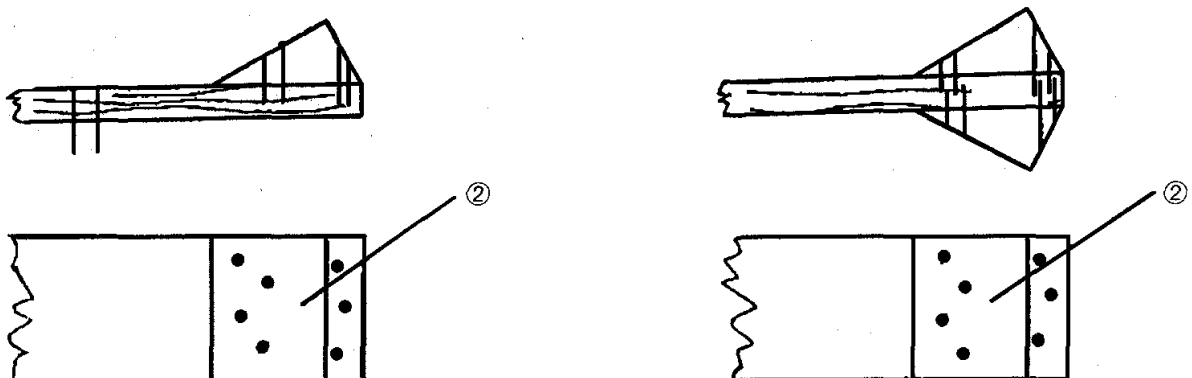
Bei genagelten Festlegehölzern, Führungshölzern und Keilen gilt als Ladungsgewicht zur Bemessung der Anzahl der Nägel

- bei geschichteten Stapeln das Gewicht pro Schicht, ggf. erhöht um das Gewicht einer Sattellage
- bei gesattelten Stapeln das Gewicht des gesamten Stapels.

- ① Wenn in Schichten verladene Ladeeinheiten gegen Querverschub gesichert werden müssen, sind an den Enden der Zwischenlagen Klötze oder Keile zu befestigen, die einen Querverschub der Zwischenlagen auch gegenüber der jeweils unteren Schicht verhindern. Sie müssen deshalb nach oben und unten gerichtet sein.



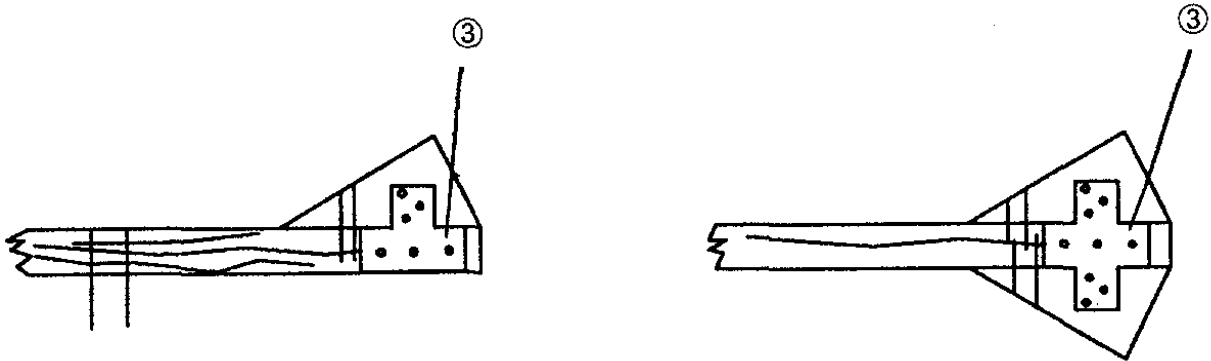
- ② Zur Befestigung von Keilen für zylindrische Güter (z. B. Stahlrohre) müssen die Keile so breit sein wie die Unter- und Zwischenlagen, damit eine ausreichend breite Nagelfläche vorhanden ist und die Keile nicht splintern. Die Keile müssen von innen und außen genagelt werden, dazu müssen die Sicherungsmittel vor der Verladung vorbereitet werden.



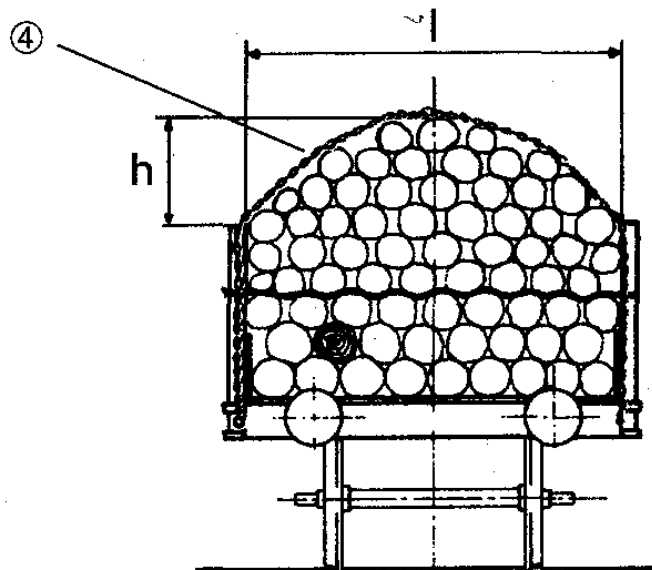
Bei schweren zylindrischen Gütern (z. B. Stahlrohren), die die Rungen mit mehr als dem halben Durchmesser überragen, müssen die Keile

- bei geschichteten Ladungen oberhalb der Rungen
- bei gesattelten Ladungen auf den Unterlagen

③ beidseitig mit Holzverbindern zusätzlich gesichert werden.



④ Um die Wirksamkeit von Niederbindungen zu verbessern, sollen Stapel mit gesattelt verladenen zylindrischen Gütern bogenförmig abschließen. Die Bogenhöhe (h) soll mindestens 20 cm und nicht mehr als $1/3$ der Ladungsbreite (b) betragen. Bei geschichteten Rohren mit einer Sattellage kann hiervon abgewichen werden.



5.9 Güter auf mehr als einem Wagen

Bei Gütern, die auf mehr als einem Wagen verladen sind, ist zu unterscheiden nach

- starren Ladeeinheiten (z. B. Betonträger) und
- biegsamen Ladeeinheiten¹⁾ (z. B. Schienen, Betonrundstahl, Kunststoffrohre).

5.9.1 Starre Ladeeinheiten

müssen auf 2 Drehgestellwagen mit Drehschemel/Drehgleitschemel verladen werden (siehe auch Ziffer 7). Sie müssen als außergewöhnliche Sendungen befördert werden.

Das Ladegut (lange, selbsttragende Ladegüter) ist unter Verwendung eines Drehschemels und eines Drehgleitschemels auf zwei Drehgestellwagen gleicher Bauart, wenn erforderlich mit Zwischenwagen und/oder Schutzwagen verladen. Im Bedarfsfall sind Borde abzuklappen und Rungen umzulegen.

Der Drehschemel fixiert das Ladegut auf dem Träger, der Drehgleitschemel lässt zusätzlich den erforderlichen Längsausgleich zwischen Ladegut und Wagen bei Bogenfahrt sowie die Längsbewegungen der Zug- und Stoßeinrichtung zu.

Die Drehschemel/Drehgleitschemel sind möglichst wagenmittig über die Längsachse ± 1 m zu positionieren und entsprechend den auftretenden Beanspruchungen zu sichern. Im Falle einer außermittigen Verladung ist die zulässige Höchstbelastung des Wagens (Krafteinleitungspunkte) durch Berechnungen oder Versuche nachzuweisen.

Schwingungstechnisch ist der Abstand n_i/n_a im Verhältnis 2,67:1 optimal und grundsätzlich bei den Verladungen anzustreben.

Das Ladegut überragt die Auflageschemel um mindestens 1 m, hiervon darf abgewichen werden, wenn für bestimmte Ladeeinheiten (z. B. Betonträger) konstruktionsbedingte Auflagepunkte vorgegeben sind. In diesem Fall muss sichergestellt werden, dass die Ladeeinheit von den Auflageschemeln nicht herabrutschen kann.

Wenn die äußere Form des Ladegutes es erfordert, können die Drehschemel/Drehgleitschemel mit Hilfskonstruktionen zwecks zusätzlicher Sicherung ausgerüstet sein.

Der Ladungsschwerpunkt muss im geraden Gleis zwischen den Drehschemeln/Drehgleitschemeln und über der Wagenlängsachse liegen.

Betriebliche Bedingungen

Für diese Transporte sind das Befahren von Ablaufbergen und das Abstoßen und Ablaufen verboten. Andere Fahrzeuge dürfen auf diese Transporteinheiten weder abgestoßen werden noch ablaufen.

Die Transporteinheiten sind so mit- und untereinander zu kuppeln, dass sich die Puffer mäßig berühren.

Züge, in denen derartige Transporteinheiten eingestellt sind, dürfen nicht nachgeschoben werden.

Wenn in einer Transporteinheit die Bremse eines Wagens ausgeschaltet werden muss, sind auch die Bremsen der anderen Wagen (Tragwagen einschließlich der Zwischen-, Schutzwagen) auszuschalten.

5.9.2 Biegsame Ladeeinheiten

dürfen auf mehreren Wagen mit umklappbaren Stirnborden und mit Seitenborden oder Rungen verladen werden. Bei Verladung auf mehr als zwei Wagen, können sie in geschlossenen Zügen bei bestimmten Bahnen als Regelsendungen befördert werden, siehe Ziffer 7.

Biegsame Ladeeinheiten sind so zu verladen, dass

- zwischen Ladung und umgeklappten Stirnborden sowie über den Puffertellern senkrecht ein Abstand von min. 50 mm vorhanden ist.
- Wagen mit
 - Einzelradsätzen nur mit max. 75 %,
 - Drehgestellen nur mit max. 85 %

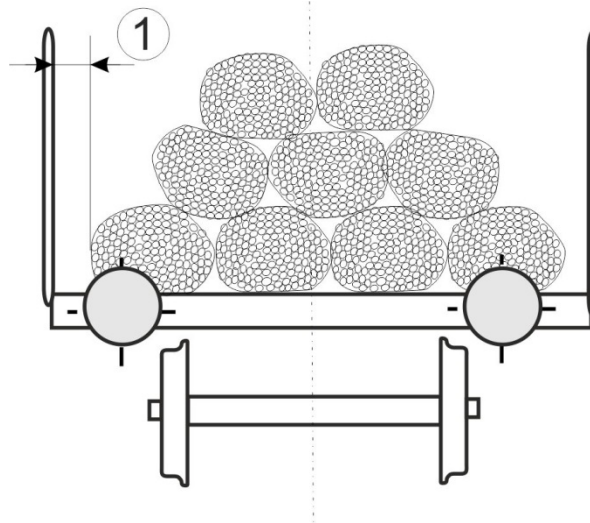
der maßgebenden Lastgrenze des Wagens sowie die der zu befahrenden Strecke beladen sind.

¹⁾ Ladungen gelten als biegsam, wenn sie durch Gleisbögen mit $R \min 75$ m sicher gefahren werden können.

Bezüglich der Lastverteilung ist Ziffer 3 zu beachten.

Gebündelte biegsame Ladeeinheiten (Betonrundstahl und ähnliche Güter) sind in höchstens 4 Schichten so zu verladen, dass zwischen den Ladeeinheiten und den Seitenborden oder Rungen ein Abstand von etwa 10 cm frei bleibt, um ein Setzen der Ladung zu ermöglichen.

①



Die Ladung muss

- zwischen den Wagen und bei Wagen nur mit Rungen etwa 1 m vor den Ladungsenden mit Gurten oder Lastsicherungsbändern (Bruchkraft 4000 daN oder mit Draht, \varnothing 8 mm) zusammengebunden werden,
- von den stirnseitigen Enden der Ladefläche einen Freiraum von min 50 cm haben,
- an ihren Enden die Unterlagen um etwa 1 m überragen.

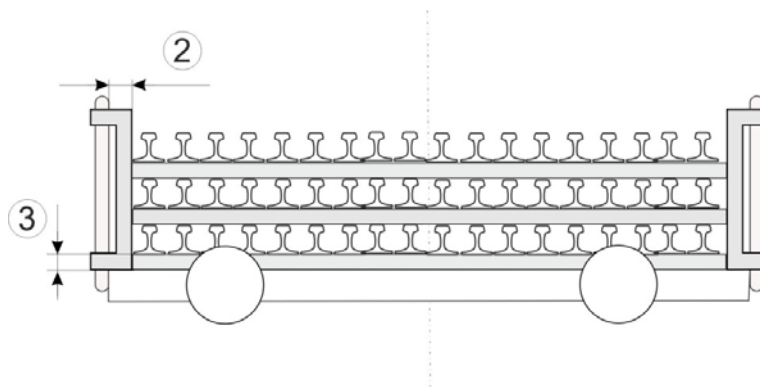
Nicht gebündelte biegsame Ladeeinheiten (Schienen und ähnliche Güter), sind

- bis 36 m Länge in höchstens 4 Schichten **und**
- über 36 m Länge in höchstens 3 Schichten

zu verladen.

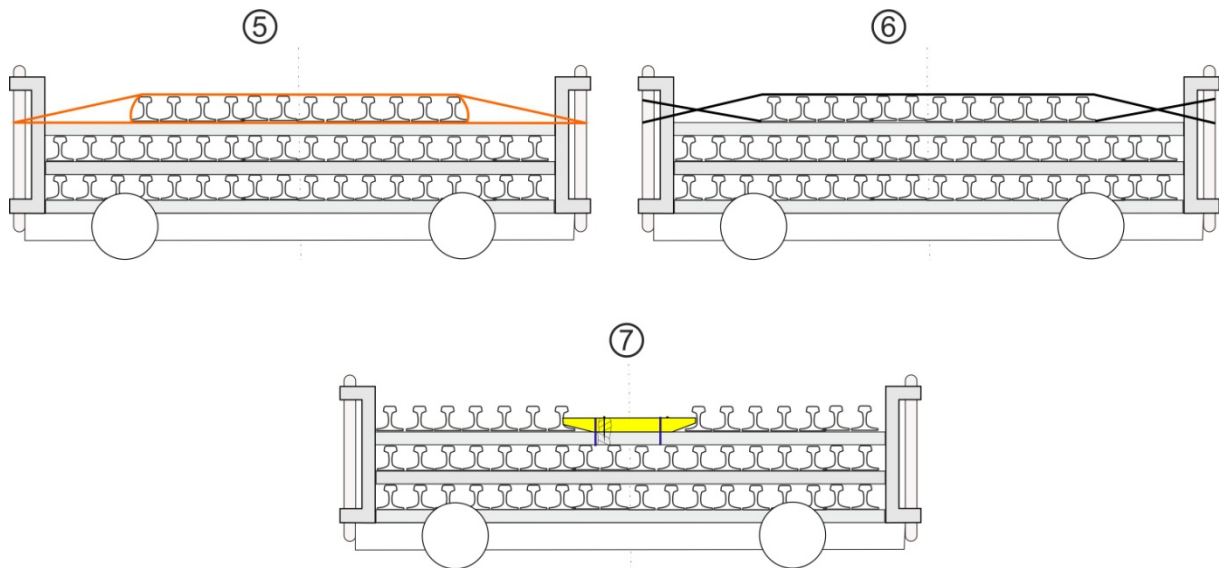
- Sie sind 1,5 bis 3 m von den Ladungsenden entfernt z. B. mit Abstandshaltern abzustützen. Die Abstandshalter müssen so beschaffen sein, dass zwischen den Seitenborden oder Rungen ein Abstand von etwa 10 cm vorhanden ist. Ferner müssen sie mit den Rungen fest verbunden sein;
- ② ihre Unterkanten müssen min. 5 cm tiefer liegen als die Auflage der unteren Schienenschicht.

Wenn Zwischenlagen verwendet werden, müssen sie gegen Vers Schub gesichert sein, siehe Ziffer 5.8.1.



Bei nicht ausgefüllter oberster Schicht kann diese gesichert werden:

- ⑤ Im Bereich der Abstandshalter durch Zusammenbinden mit gegenläufig gespannten Gurten (Bruchkraft min 4000 daN) **oder**
- ⑥ Im Bereich der Abstandshalter mit wenigstens 2 Drähten (\varnothing 5 mm), die außerdem an den gegenüberstehenden Rungen festzubinden sind **oder**
- ⑦ durch in Ladungsmitte auf allen Zwischenlagen angenagelte oder angeschraubte und durch wenigstens 2 Bindungen (Bruchkraft min. 700 daN im geraden Zug) befestigte Festlegehölzer



Die Ladung muss

- in Abhängigkeit von ihrer Länge von den stirnseitigen Enden der Ladefläche auf den Endwagen folgende Freiräume haben

| Länge der Ladeeinheiten | Freiraum min |
|-------------------------|--------------|
| bis 36 m | 50 cm |
| über 36 m bis 60 m | 75 cm |
| über 60 m bis 90 m | 100 cm |
| über 90 m bis 120 m | 125 cm |
| über 120 m bis 180 m | 150 cm |

- an ihren Enden die Unterlagen überragen, um
 - min. 100 cm bis 36 m
 - min. 150 cm über 36 m
 - min. 200 cm über 150 m

Eine Verschiebung in den Freiraum ist wegen der möglicherweise eintretenden Längsverschiebung während des Transportes erlaubt, unter Voraussetzung einer genügenden Überlappung der letzten gegenüberliegenden Unterlage durch die Ladung von wenigstens

- 50 cm bei Schienenlängen bis 60 m
- 75 cm bei Schienenlängen über 60 m

wobei die Vorgaben der Ziffer 4.2 einzuhalten sind.

6 Abdecken von Ladungen

Abdecken von Gütern ist erforderlich

- gemäß RID, Tarifen und Zollvorschriften
- als Witterungsschutz
- gegen Herabwehen

6.1 Abdecken mit Decken/Einwegplanen

6.1.1 Beschaffenheit der Decken gemäß UIC-Merkblatt 806

- beschichtete Gewebe
- widerstandsfähig und nur schwer entflammbar
- mit Ösen zum Befestigen ausgerüstet

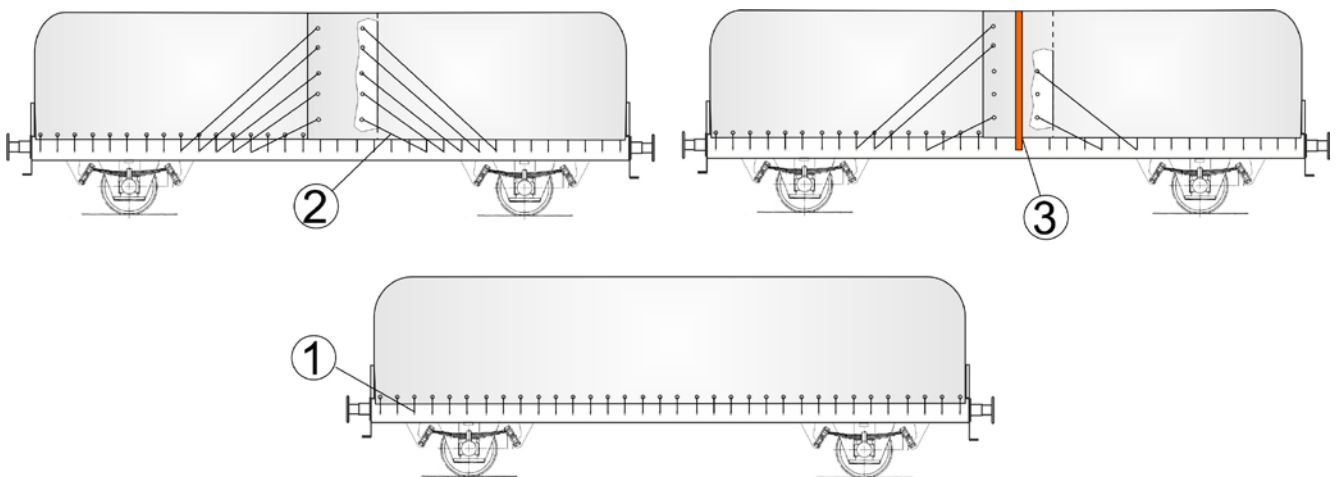
Auflegen

- Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens und jeder Decke müssen sichtbar sein
- bei gleitender Verladeart unmittelbar an der Ladung oder am Schlitten befestigt
- Ablauf des Wassers ermöglichen, Wassermulden vermeiden
- bei Verwendung von mehreren Decken müssen sich ihre Enden um etwa 50 cm überlappen
- bei niedergebundenen Ladungen dürfen über den Decken keine metallischen Bindemittel angebracht werden

Befestigen

straff mit nichtmetallischen Bindemitteln (Bruchkraft etwa 500 daN) an jedem Ring (Öse) der Decke und an den Ringen und Haken des Wagens mit Doppelknoten zu befestigen (nur an festen Wagenteilen) aber nicht anzunageln,

- ① - jede Bindung ist am nächstgelegenen Bändering (Öse) des Wagens mit Doppelknoten zu verknoten,
- ② - bei Verwendung von mehreren Decken ist jede Decke an der Überlappung mit wenigstens 3 Schrägbindungen pro Wagenlängsseite zu befestigen.
- ③ - bei fehlenden Ösen an der Überlappungsstelle kann die dritte Bindung durch eine Überbindung ersetzt werden.



6.1.2 Beschaffenheit und Abdecken mit Einwegplanen

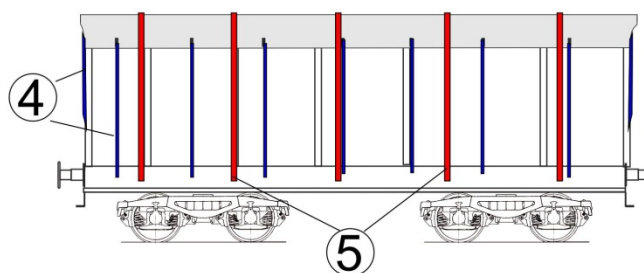
Beim Auflegen muss beachtet werden, dass sich keine Wassermulden bilden und dass das Wasser ablaufen kann.

Scharfe Kanten von Wagenteilen und Ladegüter sind mit Kantenschutz zu versehen.

Die Verwendung von mehreren Einwegplanen mit Überlappungsstellen ist nicht gestattet.

Bei niedergebunden Ladungen dürfen über den Einwegplanen keine metallische Bindemittel angebracht werden.

- ④ Zum Befestigen der Einwegplanen sind nichtmetallischen Bindemittel (Bruchkraft etwa 500 daN) an jeder Öse der Einwegplane und an den Ringen und Haken des Wagens mit Doppelknoten zu befestigen (nur an festen Wagenteilen) aber nicht anzunageln **und**
- ⑤ zusätzlich etwa alle 2 m zu überbinden.



Technische Daten (Mindestanforderungen)

| | | |
|-------------------------------|--|---------------|
| Material | PE-Bändchengewebe, UV-stabilisiert | |
| Konfektion | <ul style="list-style-type: none">- Gewebe zugeschnitten und verschweisst- ringsum 3-fach Saum, 4-fach vernäht- Breitseiten mit Rundösen 20 mm Eisen verzinkt etwa alle 78 cm- Längsseiten mit Rundösen 20 mm Eisen verzinkt etwa alle 100 cm | |
| Flächengewicht | 240 g/m ² | EN ISO 2286-2 |
| Reisskraft Kette/Schuss | 1'200/1'050 N/5 cm | EN ISO 1421 |
| Bruchdehnung Kette/Schuss | 17/24 % | EN ISO 1421 |
| Weiterreisskraft Kette/Schuss | 230/230 N/5cm | DIN 53.363 |
| Festigkeit der Schweissnaht | 800 N/5 cm | |
| Trennfestigkeit | | |
| Schweissnaht/Beschichtung | 22 N/5cm | DIN ISO 2411 |
| Ausreissfestigkeit der Ösen | 750 N | EN ISO 1421 |
| Kältebeständigkeit | bis - 40° C | |
| Wärmebeständigkeit | bis + 80° C | |
| Wassersäule | 40 cm | EN ISO 20811 |
| Brennverhalten | B2 | DIN 4102 |

Bemerkungen:

Brennverhalten B1, wird nur mit der Farbe weiss erreicht, die restlichen Werte gelten für alle Farben.

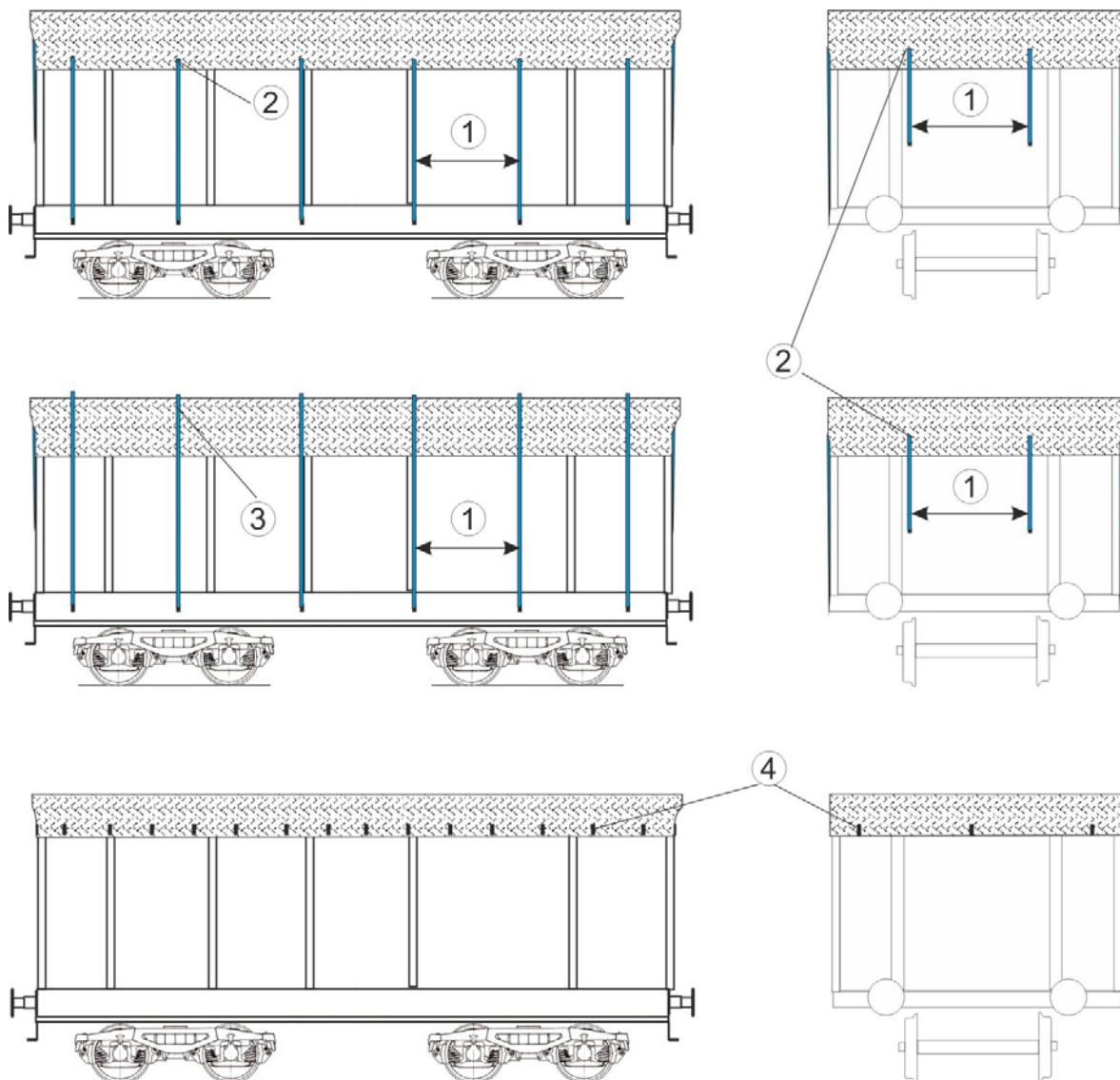
6.2 Abdecken mit Maschendraht oder Netzen

Beschaffenheit

- Maschendraht (Hühnergeflecht) mit Maschenweite bis 100 mm
- Netze aus Kunststoff oder Naturfasern, Maschenweite bis 30 mm¹⁾.

Befestigen

- ① Im Abstand von etwa 2 m mit nicht metallischen Bindemitteln befestigen (Bruchkraft der Bindemittel min. 50 daN).
 - Stirnseitig mit wenigstens 2 Bindungen (Hühnergeflecht auch mit Draht) **oder** nach ④ befestigt.
- ② • Alle Bindungen sind am Netz oder Maschendraht verknotet **oder**
- ③ das Netz ist in Querrichtung straff überbunden **oder**
- ④ das Netz ist an den Haken des Wagens straff eingehängt (Haken sind zum Beispiel an den Eaos-Wagen vorhanden).



¹⁾ Bruchkraft längs min 39 daN und quer min 48 daN (Prüfmuster 10 cm breit, 3 Fäden)

Bestimmungen für den Binnenverkehr

Zu Ziffer 7 Außergewöhnliche Sendungen

Abweichend von Ziffer 7, der Verladerichtlinien, Band 1 gelten die in den nachfolgend aufgeführten Anstrichen beschriebenen Ladungen im Binnenverkehr nicht als außergewöhnliche Sendung:

- biegsame Ladeeinheiten mit einer Länge von mehr als 36 m auf mehreren Wagen ohne Drehschemel (siehe Ziffer 5.9)* |
- Ladeeinheiten, die nicht ohne Umladung bis zum Bestimmungsbahnhof befördert werden können, wenn sie mehr als 25 t wiegen oder auf Tiefladewagen verladen sind,*
- Sendungen, die auf Fähren übergehen sollen, wenn sie unter die Bestimmungen des AVV, Anlage 11, Anhang 1, Gruppe1, Ziffer 4 fallen,*
- Wagen mit mehr als 8 Achsen, sofern sie beladen sind, auch wenn sie das Zeichen RIV tragen.*

zu Tafel 2.5 Einschränkungen der Ladebreite auf den Strecken des Kontinents

Abweichend von Fußnote 1) zu Tafel 2.5 können Ladungen, auf die die fettgedruckten waagerechten Mindestabstände anzuwenden sind, im Binnenverkehr als Regelsendung befördert werden, soweit nicht andere Kriterien den Sachverhalt für eine außergewöhnliche Sendung bedingen.

7 Außergewöhnliche Sendungen

Eine Sendung gilt als außergewöhnlich, wenn sie wegen ihrer äußeren Abmessung, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Bahnanlagen oder Wagen einer der am Transport beteiligten Bahnen/EVU besondere Schwierigkeiten verursacht und deshalb nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen zugelassen werden kann.

Als außergewöhnliche Sendungen gelten insbesondere:

- Ladungen, die nicht nach den Verladerichtlinien, Band 1 oder 2 gesichert sind und bei denen auch keine gleichwertigen alternativen Sicherungen, z. B. nach rosa oder gelben Verladebeispielen vorhanden sind (siehe Ziffer 1.2),
- Ladungen, die unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Breitereinschränkungen das in Ziffer 4.1 für die jeweilige Strecke vorgeschriebene Lademaß überschreiten,
- starre Ladeeinheiten auf zwei oder mehreren Wagen mit Drehschemel/Drehgleitschemel (siehe Ziffer 5.9.1),
- biegsame Ladeeinheiten auf mehr als zwei Wagen verladen (siehe Ziffer 5.9.2) | siehe¹⁾
- Ladeeinheiten, die nicht ohne Umladung bis zum Bestimmungsbahnhof befördert werden können, wenn sie mehr als 25 t wiegen und/oder auf Tiefladewagen verladen sind (gilt nur für den Umschlag auf Bahnen mit anderen Spurbreiten),
- Sendungen, die auf Fahren übergehen sollen, wenn sie den Bestimmungen des AVV²⁾, Anlage 14 nicht entsprechen,
- Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern, die selbst Gegenstand eines Frachtvertrages sind, wenn sie das Zeichen TEN in Verbindung mit Symbol G1, TEN-RIV, GE, RIV oder RIC oder den Vereinbarungsraaster nicht tragen,
- Wagen mit mehr als 8 Achsen, sofern sie beladen sind, auch wenn sie mit RIV oder Zeichen für interoperablen Einsatz gekennzeichnet sind.
- Fahrzeuge, deren Beladung die zulässige Lastgrenze der zu befahrenden Streckenklasse überschreitet,
- Fahrzeuge, die über die höchste angeschriebene Lastgrenze (Lastgrenzenraaster/Zusatzraaster) bis zur maximalen konstruktiven Tragfähigkeit beladen sind,
- Fahrzeuge ohne angeschriebene Nutzlast, z. B. Baumaschinen,
- Beladene Fahrzeuge ohne Anschrift der Lastgrenzen,
- Fahrzeuge auf eigenen Rädern mit technischen Besonderheiten (Triebfahrzeuge, Triebzüge, Straßenbahnfahrzeuge, Baumaschinen), die nur mit besonderer betrieblicher Behandlung befördert werden dürfen.

Außergewöhnliche Sendungen können nur unter besonderen Bedingungen angenommen werden, die vorher zwischen den EVU/IB/Bahnen vereinbart werden müssen.

¹⁾ Bei BDZ, EWS, GySEV, FS, HZ, MZ, ZFBH, ZRS, ZS, ÖBB, PKP, ADIF, GC, SNCB, SNCF, SZ und TCDD gelten Ladeeinheiten verladen auf mehr als zwei Wagen auch in geschlossenen Zügen als außergewöhnliche Sendungen

²⁾ Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

Sammlung der Lademaße

Verzeichnis der Lademaße

| Bezeichnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen | Zeichen | Länder Kode | Tafel |
|--|---------|----------------|--|
| Internationales Lademaß | | | 1 ₁ |
| Lademaß (UIC) GA | | | 1 ₂ |
| Lademaß (UIC) GB | | | 1 ₃ |
| Finnische Bahnen | VR | 10 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₅ |
| Litauische Eisenbahnen | LG | 24 | 1 ₄ |
| Albanische Eisenbahnen | HSB | 41 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter-Eisenbahn | GySEV | 43 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Eisenbahnen der Republika srpska | ZRS | 44 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Eisenbahnen der Federation Bosnien und Herzegovina | ZFBH | 50 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Polnische Staatsbahnen | PKP | 51 | 1 ₄ |
| Bulgarische Staatseisenbahnen | BDZ | 52 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Rumänische Eisenbahnen | CFR | 53 | 1 ₄ |
| Grup feroviar roman | RO-GFR | 53 | 1 ₄ |
| Servtrans Invest | RO STI | 53 | 1 ₄ |
| Tschechische Eisenbahnen Cargo (ex CD) | CDC | 54 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Rail Cargo Hungaria (ex MAV) | RCH | 55 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia AG (ex ZSSK) | ZSSKC | 56 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Lötschbergbahn AG | BLS | 63 | 1 ₆ |
| Eisenbahn Nord-Milano-Esercizio | FNME | 64 | 1 ₂ , 1 ₇ |
| Eisenbahnen der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien | MZ | 65 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Ahaus- Alstätter Eisenbahn | AAE | 68 | 1 ₂ , 1 ₄ |
| English, Welsh and Scottish Railway International | EWS | 70 | 1 ₈ |
| Spanische Eisenbahnen | RENFE | 71 | 1 ₂ , 1 ₉ |
| Serbische Eisenbahnen (ex JZ) | ZS | 72 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Hellenische Eisenbahnen (ex CH) | TRANOSE | 73 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Green Cargo AB | GC | 74 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₁₀ , 1 ₁₁ |
| Türkische Staatsbahnen | TCDD | 75 | 1 ₄ , 1 ₁₂ , 1 ₁₃ , 1 ₁₄ |
| Cargonet | C | 76 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₁₅ |
| Kroatische Eisenbahnen | HZ | 78 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Slowenische Eisenbahnen | SZ | 79 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| DB Schenker Rail Deutschland | DB | 80 | 1 ₂ , 1 ₄ |
| Rail Cargo Austria | ÖBB | 81 | 1 ₂ , 1 ₄ |
| Nationale Gesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen | CFL | 82 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Trenitalia | FS | 83 | 1 ₇ |
| Railion Nederland. | NL-RN | 84 | 1 ₂ , 1 ₄ |
| Schweizerische Bundesbahnen / SBB Cargo | SBB/CFF | 85 | 1 ₆ |
| Railion Danmark | DSB | 86 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen | SNCF | 87 | 1 ₁ , 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₁₈ |
| Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen / B-Cargo | B | 88 | 1 ₂ , 1 ₁₆ |
| Portugiesische Eisenbahnen | CP | 94 | 1 ₂ , 1 ₉ |
| Iranische Staatsbahnen | RAI | 96 | 1 ₁₇ |
| Syrische Eisenbahnen | CFS | 97 | 1 ₂ , 1 ₃ , 1 ₄ |
| Irakische Eisenbahnen | IRR | 99 | 1 ₄ |

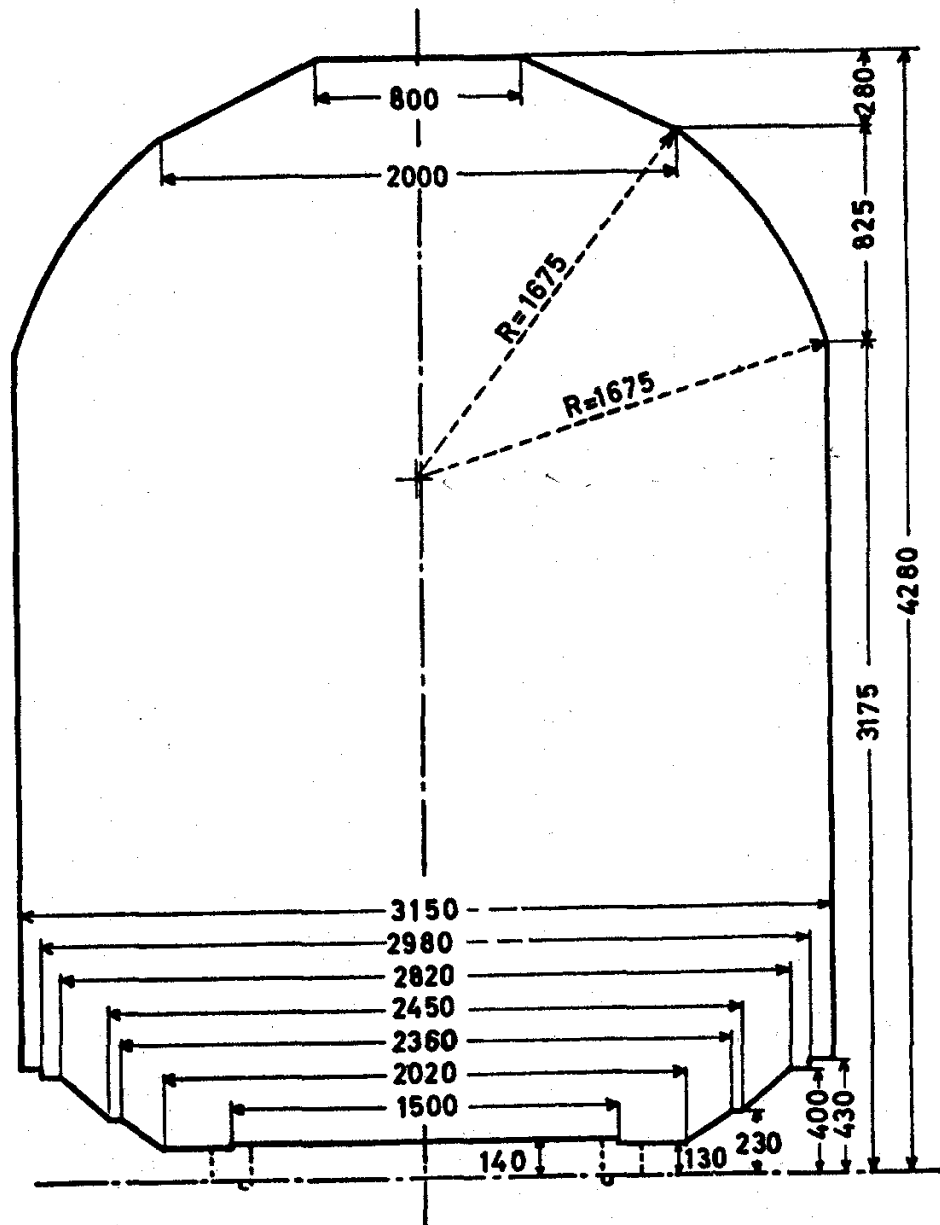
Tafel 1₁

Tafel 1₁

Internationales Lademaß

Zugelassen für alle **Strecken** ausgenommen

- die Strecken in Großbritannien (s. Tafel 1₈),
- die Strecken in Iran (s. Tafel 1₁₇).



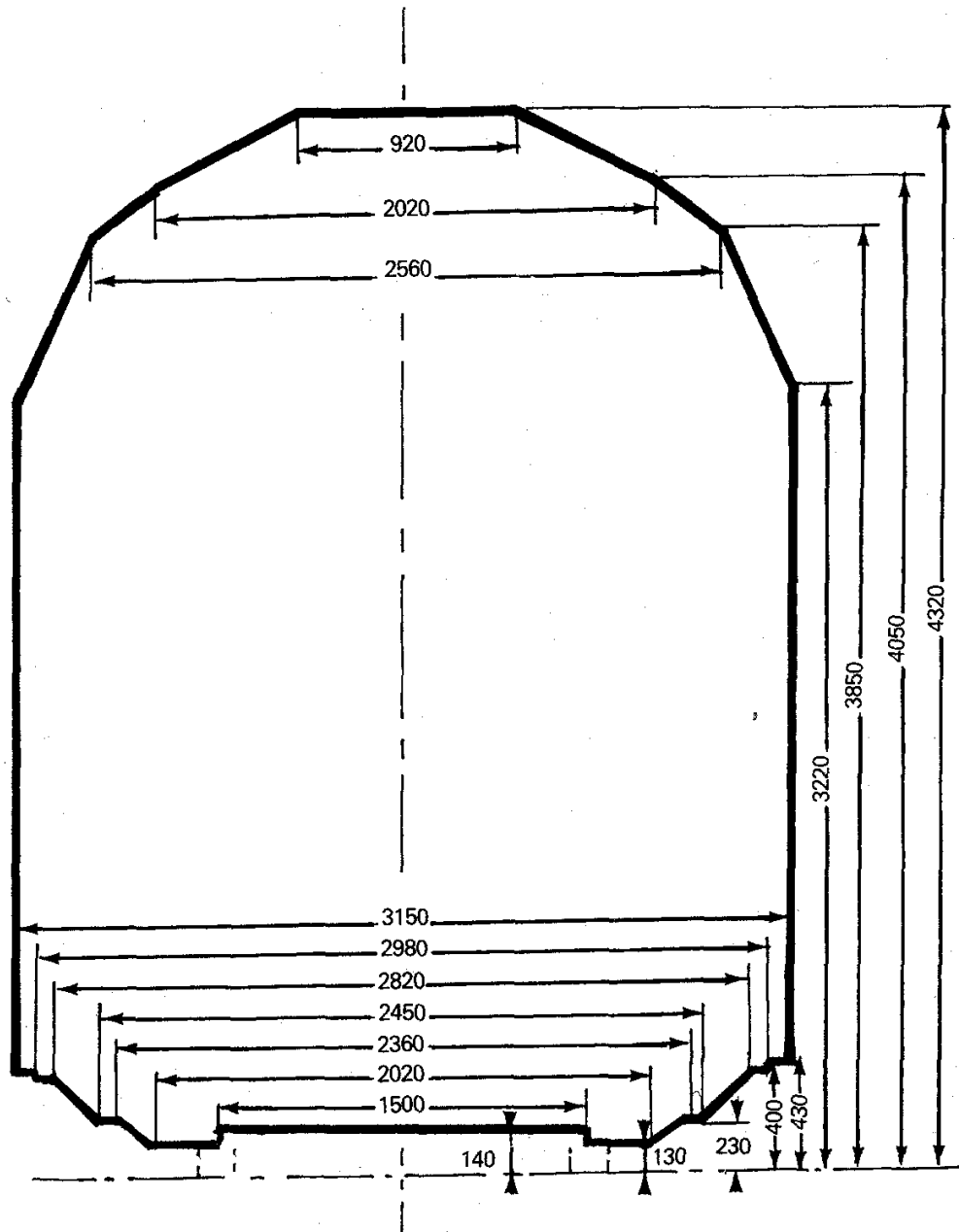
Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| | | 3 450 | 1 461 | 3 750 | 1 260 | 4 050 | 893 |
| 430 | | 460 | 1 456 | 760 | 1 252 | 060 | 871 |
| 3175 | 1 575 | 470 | 1450 | 770 | 1 243 | 070 | 850 |
| 180 | 1 573 | 480 | 1 445 | 780 | 1 234 | 080 | 829 |
| 190 | 1 570 | 490 | 1 439 | 790 | 1 226 | 090 | 807 |
| 3 200 | 1 567 | 3 500 | 1 434 | 3 800 | 1 217 | 4 100 | 786 |
| 210 | 1 563 | 510 | 1 428 | 810 | 1 207 | 110 | 764 |
| 220 | 1 560 | 520 | 1 422 | 820 | 1 198 | 120 | 743 |
| 230 | 1 557 | 530 | 1 416 | 830 | 1 189 | 130 | 721 |
| 240 | 1553 | 540 | 1410 | 840 | 1 179 | 140 | 700 |
| 3 250 | 1 549 | 3 550 | 1 404 | 3 850 | 1 169 | 4 150 | 679 |
| 260 | 1 546 | 560 | 1 398 | 860 | 1 159 | 160 | 657 |
| 270 | 1542 | 570 | 1392 | 870 | 1 149 | 170 | 636 |
| 280 | 1 538 | 580 | 1 385 | 880 | 1 139 | 180 | 614 |
| 290 | 1 534 | 590 | 1 379 | 890 | 1 128 | 190 | 593 |
| 3 300 | 1 530 | 3 600 | 1 372 | 3 900 | 1 118 | 4 200 | 571 |
| 310 | 1 526 | 610 | 1 366 | 910 | 1 107 | 210 | 550 |
| 320 | 1 522 | 620 | 1 359 | 920 | 1 096 | 220 | 529 |
| 330 | 1 518 | 630 | 1 352 | 930 | 1 085 | 230 | 507 |
| 340 | 1 513 | 640 | 1 345 | 940 | 1 073 | 240 | 486 |
| 3 350 | 1 509 | 3 650 | 1 338 | 3 950 | 1 062 | 4 250 | 464 |
| 360 | 1 505 | 660 | 1 331 | 960 | 1 050 | 260 | 443 |
| 370 | 1 500 | 670 | 1 323 | 970 | 1 038 | 270 | 421 |
| 380 | 1 495 | 680 | 1 316 | 980 | 1 025 | 4 280 | 400 |
| 390 | 1 491 | 690 | 1308 | 990 | 1 013 | | |
| 3 400 | 1 486 | 3 700 | 1 301 | 4 000 | 1 000 | | |
| 410 | 1 481 | 710 | 1 293 | 010 | 979 | | |
| 420 | 1 476 | 720 | 1 285 | 020 | 957 | | |
| 430 | 1 471 | 730 | 1 277 | 030 | 936 | | |
| 440 | 1 466 | 740 | 1 269 | 040 | 914 | | |
| 3 450 | 1 461 | 3 750 | 1 260 | 4 050 | 893 | | |

Tafel 1₂

Lademaß (UIC) GA

Die Liste der Eisenbahnunternehmen, die dieses Lademaß zulassen T1₂-3 bis T1₂-5



Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| | | 3 450 | 1 467 | 3 750 | 1 326 | 4 050 | 1 010 |
| 430 | 1 575 | 460 | 1 462 | 760 | 1 322 | 060 | 989 |
| | | 470 | 1 457 | 770 | 1 317 | 070 | 969 |
| | | 480 | 1 453 | 780 | 1 312 | 080 | 948 |
| | | 490 | 1 448 | 790 | 1 308 | 090 | 928 |
| | | 3 500 | 1 443 | 3 800 | 1 303 | 4 100 | 908 |
| 3 220 | 1 570 | 510 | 1 439 | 810 | 1 298 | 110 | 887 |
| 230 | | 520 | 1 434 | 820 | 1 294 | 120 | 867 |
| 240 | | 530 | 1 429 | 830 | 1 289 | 130 | 847 |
| 250 | | 540 | 1 425 | 840 | 1 284 | 140 | 826 |
| 3 250 | 1 560 | 3 550 | 1 420 | 3 850 | 1 280 | 4 150 | 806 |
| 260 | 1 556 | 560 | 1 415 | 860 | 1 266 | 160 | 785 |
| 270 | 1 551 | 570 | 1 411 | 870 | 1 253 | 170 | 765 |
| 280 | 1 546 | 580 | 1 406 | 880 | 1 239 | 180 | 745 |
| 290 | 1 542 | 590 | 1 401 | 890 | 1 224 | 190 | 724 |
| 3 300 | 1 537 | 3 600 | 1 397 | 3 900 | 1 212 | 4 200 | 704 |
| 310 | 1 532 | 610 | 1 392 | 910 | 1 199 | 210 | 684 |
| 320 | 1 528 | 620 | 1 387 | 920 | 1 185 | 220 | 663 |
| 330 | 1 523 | 630 | 1 383 | 930 | 1 172 | 230 | 643 |
| 340 | 1 518 | 640 | 1 378 | 940 | 1 158 | 240 | 622 |
| 3 350 | 1 514 | 3 650 | 1 373 | 3 950 | 1 145 | 4 250 | 602 |
| 360 | 1 509 | 660 | 1 368 | 960 | 1 131 | 260 | 582 |
| 370 | 1 504 | 670 | 1 364 | 970 | 1 118 | 270 | 561 |
| 380 | 1 500 | 680 | 1 359 | 980 | 1 104 | 280 | 541 |
| 390 | 1 495 | 690 | 1 354 | 990 | 1 091 | 290 | 521 |
| 3 400 | 1 490 | 3 700 | 1 350 | 4 000 | 1 077 | 4 300 | 500 |
| 410 | 1 485 | 710 | 1 345 | 010 | 1 064 | 310 | 480 |
| 420 | 1 481 | 720 | 1 340 | 020 | 1 050 | 4 320 | 460 |
| 430 | 1 476 | 730 | 1 336 | 030 | 1 037 | | |
| 440 | 1 471 | 740 | 1 331 | 040 | 1 023 | | |
| 3 450 | 1 467 | 3 750 | 1 326 | 4 050 | 1 010 | | |

Tafel 1₂

Liste der Eisenbahnunternehmen, die das Lademaß (UIC) GA zulassen

| | |
|---|--|
| VR Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | JZ Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| HSH Bahnhöfe: alle | CH Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| GySEV Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | GC (SJ) Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| ZRS Transitstrecken: alle | C (NSB) Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| ZBH Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | HZ Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| BD2 Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | SZ Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| CD Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | DB Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| MAV Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | ÖBB Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| ZSSK (ZSR) Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | CFL Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| FNME Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | NS Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| MZ Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | DSB Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle |
| AAE Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | |
| RENFE Transitstrecken: alle Bahnhöfe: alle | |

Tafel 1₂ **SNCF**

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle, ausgenommen die Bahnhöfe:

AMPLEPUIS, AUREC, BAS-MONISTROL, BASTIDE-ST LAURENT (LA), BEGAAR, BEL-AIR-LA-MEDE, BILLOM, BOENS, BRIVES-CHARENSAC, CABANNES, CANDALE, CAPDENAC, CHALON-SUR-SAONE (PORT NORD), CHAMALIERES-SUR-LOIRE, CHAMBONFEUGEROLLES (LE), CHARBONNIERES-LES-VARENNES, CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES, CHATEAURENARD-DE-PROVENCE, CLAVAUZ (LES), COLOMBIERS-RD, COURZIEU-BRUSSIEU, DECINES, DEVILLE-LES-ROUEN, DRAP-CANTARON, FIRMINY, FONTVIEILLE, FRAISSE-UNIEUX, GRAND-COMBE-LA-PISE, LANGEAC, LANGOGNE, LESGOR, LIPOSTHEY, LYON-EST, MACON (PORT FLUVIAL), MALBOSC, MAURS, MESSEMPRE, MILLERY MONTAGNY, NOIRETABLE, NOVES, OYONNAX, PLAN-D'ORGON, PUY EN-VELAY (LE), RICAMARIE (LA), RIOUPEYROUX, SAINTAMBROIX, SAINTANDIOL, TAMARIS, TAKTAS, VIERZY, VIF, VILLEURBANNE, VILLEURBANNE-GARAGE, VIZILLE-TERRASSE, YCHOUX

Nach diesen Bahnhöfen gilt das Lademaß nach Tafel 1₁.

SNCB

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle, ausgenommen die Bahnhöfe:

BEIGNEE, BERZEE, COUR-SUR-HEURE, COUVIN, HAM-SUR-HEURE, JAMIOULX, MARIEMBOURG, PHILIPPEVILLE, PRY, WALCOURT und YVES-GOMEZEE.

Nach diesen Bahnhöfen gilt das Lademaß nach Tafel 1₁.

CP

Bahnhöfe: alle

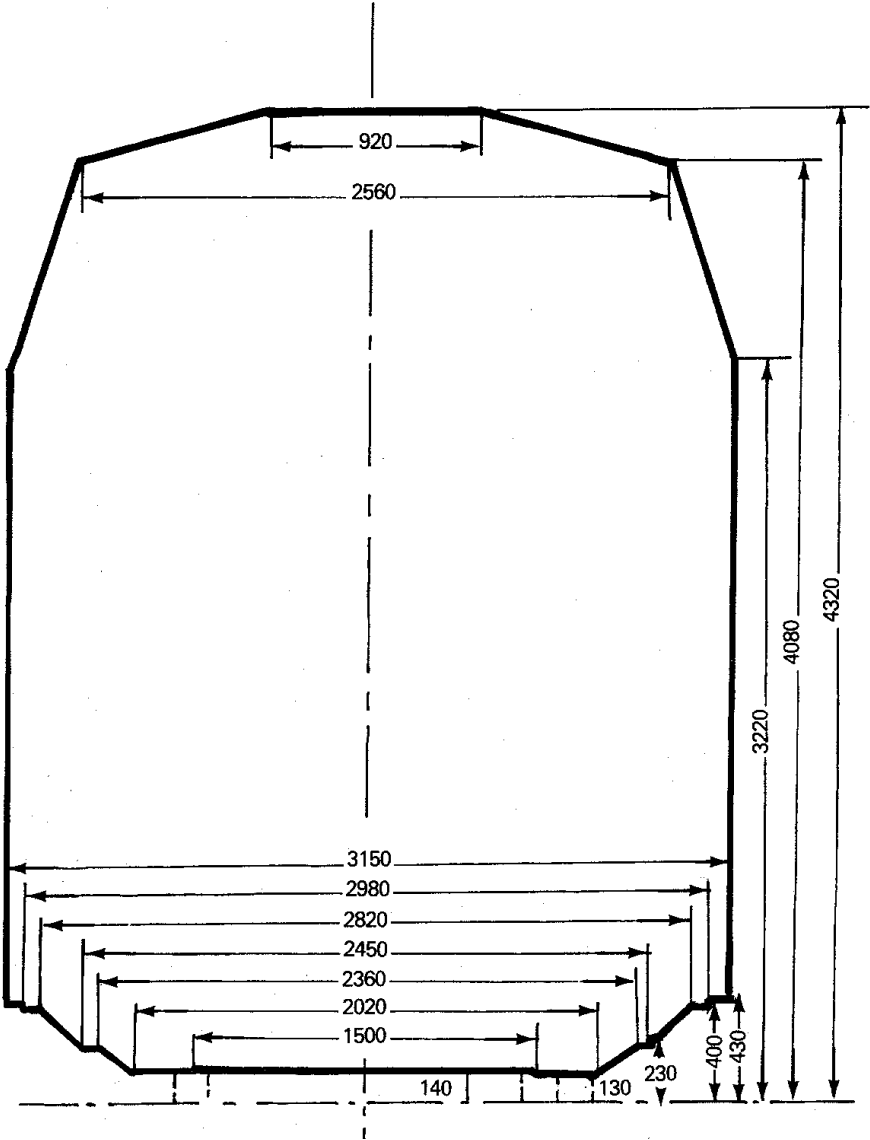
CFS

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle

Tafel 1₃
Lademaß (UIC) GB

Die Liste der Eisenbahnunternehmen, die dieses Lademaß zulassen, siehe Seiten T1₃-3 bis T1₃-4



Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|--|
| | | 3 450 | 1 496 | 3 750 | 1 393 | 4 050 | 1 290 | |
| 430 | } 1 575 | 460 | 1 492 | 760 | 1 389 | 060 | 1 286 | |
| | | 470 | 1 489 | 770 | 1 386 | 070 | 1 283 | |
| | | 480 | 1 485 | 780 | 1 382 | 080 | 1 280 | |
| | | 490 | 1 482 | 790 | 1 379 | 090 | 1 245 | |
| | | 3 500 | 1 478 | 3 800 | 1 376 | 4 100 | 1 211 | |
| 3 220 | } 1 571 | 510 | 1 475 | 810 | 1 372 | 110 | 1 177 | |
| 230 | | 520 | 1 472 | 820 | 1 369 | 120 | 1 143 | |
| 240 | | 530 | 1 468 | 830 | 1365 | 130 | 1 109 | |
| 250 | | 540 | 1 465 | 840 | 1362 | 140 | 1 075 | |
| 3 250 | | 3 550 | 1 461 | 3 850 | 1 358 | 4 150 | 1 040 | |
| 260 | 1561 | 560 | 1 458 | 860 | 1355 | 160 | 1 006 | |
| 270 | 1 557 | 570 | 1 454 | 870 | 1 352 | 170 | 972 | |
| 280 | 1 554 | 580 | 1 451 | 880 | 1 348 | 180 | 938 | |
| 290 | 1 550 | 590 | 1 448 | 890 | 1 345 | 190 | 904 | |
| 3 300 | 1 547 | 3 600 | 1 444 | 3 900 | 1 341 | 4 200 | 870 | |
| 310 | 1 544 | 610 | 1 441 | 910 | 1 338 | 210 | 835 | |
| 320 | 1 540 | 620 | 1 437 | 920 | 1 334 | 220 | 801 | |
| 330 | 1 537 | 630 | 1 434 | 930 | 1 331 | 230 | 767 | |
| 340 | 1 533 | 640 | 1 430 | 940 | 1 328 | 240 | 733 | |
| 3 350 | 1 530 | 3 650 | 1 427 | 3 950 | 1 325 | 4 250 | 699 | |
| 360 | 1 526 | 660 | 1 424 | 960 | 1 321 | 260 | 665 | |
| 370 | 1 523 | 670 | 1 420 | 970 | 1 317 | 270 | 630 | |
| 380 | 1 520 | 680 | 1 417 | 980 | 1 314 | 280 | 596 | |
| 390 | 1 516 | 690 | 1 413 | 990 | 1 310 | 290 | 562 | |
| 3 400 | 1 513 | 3 700 | 1 410 | 4 000 | 1 307 | 4 300 | 528 | |
| 410 | 1 509 | 710 | 1 406 | 010 | 1 304 | 310 | 494 | |
| 420 | 1 506 | 720 | 1 403 | 020 | 1 300 | 4 320 | 460 | |
| 430 | 1 502 | 730 | 1 400 | 030 | 1 297 | | | |
| 440 | 1 499 | 740 | 1 396 | 040 | 1 293 | | | |
| 3 450 | 1 496 | 3 750 | 1 393 | 4 050 | 1 290 | | | |

Tafel 1₃

Liste der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Lademaß (UIC) GB zulassen

VR, GySEV, ZRS, ZFBH, CDC, RCH, MZ, SZ, DSB, CFS

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle

HSH

Bahnhöfe: alle

BDZ

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle, ausgenommen

BOROUCHTITZA, CHICHKOV TZI, DEBELETZ, GABROVO, GUECHEVO, KJUSTENDIL,
KOPILOVTZI, KRASETZ, PLATCHKOV TZI,
RADEV TZI, RADOUNTZI, RAJDAVITZA, SAMOVODENE, SOKOLOVO, VARBANOVO, VELIKO,
TRAPEZITZA, TRIAVNA

ZSSKC

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle, ausgenommen BANSKA BELA, BANSKA SSTIAVNICA, KREMNICA, KREMNICKE
BANE

ZS

Transitstrecken: alle, ausgenommen

VALJEVO-KALENIC und GRLICA-DJENERAL JANKOVIC

Bahnhöfe: alle

TRANOSE

Transitstrecken:

IDOMENI-MESSONISSION, IDOMENI-PROMACHON, MESSONISSION-PROMACHON,
ORMENION-PITHION

Bahnhöfe:

Via IDOMENI, MESSONISSION und PROMACHON

ADENDRON, AGRAS, ALEXANDRIA, ALIKI, AMINTEON, ANCHIALOS MAC., ARMENION, ARNISSA,
ASPROS, DOIRANI, DOMOKOS, DOXARAS, EDESSA, EGHINION-KOLINDROS, EPISKOPI,
FILADELPHIA, FLORINA, GALIKOS, GHEFIRA, GIRTONI, IDOMENI, KALINDIA, KASTANAS,
KASTANOUSSA, KATERINI, KILKIS, KOMANOS, KAIANI, KRANON, LACHA-NOKIPI, LAKIA,
LARISSA, LATOMION, LEPTOKARIA, LITACHORON, MANDRAKION, MAVRODENDRION,
MESSONISSION, METALLIKO, MOURIES, NAOUSSA, N. AGATHOU-POLIS, ORFANA,
PALEOFARSALOS, PLATAMON, PLATZ, POLIKASTRON, PROMACHON, PTOLEMAIS, RAPSANI,
RODOPOLIS, SERRE, SIDIROKASTRO, SINDOS, SKIDRA, SKOTOUSSA, STRIMON, TEMPI,
THESSALONIKI, VELESTINON, VERIA, VEVI, VIRONIA, VOLOS, XECHASMENI.

Via ORMENION und PITHION:

ALEXANDROUPOLIS, CHIMONION, DIDIMOTICHON, DIKEA, FERE, LAGHINA, LAVARA, N.
ORESTIAS, N. VISSA, ORMENION, PEPLOS, PITHION, SOUFLION, TICHERON

GC

Transitstrecken:

HELSINGBORG-CHARLOTTENBERG, HELSINGBORG-HAPARANDA, HELSINGBORG-KORNSJOE,
HELSINGBORG-STORLIEN, TRELLEBORG-CHARLOTTENBERG, TRELLEBORG-HAPARANDA,
TRELLEBORG-KORNSJOE, TRELLEBORG-STORLIEN

Bahnhöfe: alle, ausgenommen

ABISKO OESTRA, BJOERKLIDEN, HENRIKSDAL, NACKA, NEGLINGE, SALTSJOEBADEN,
SALTSJOEDUVNAES, SALTSJOEJAERLA, STORAENGEN, VASSIJAURE

C (NSB)

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle, ausgenommen ARENDAL

Tafel 1₃

HZ

Transitstrecken: alle

Bahnhöfe: alle, ausgenommen

KASTEL STARI, KASTEL SUCURAC, SADINE, SOLIN LUKA, SPLIT, SPLIT PREDGRADE

CFL

Transitstrecken:

BETTEMBOURG-KLEINBETTINGEN, WASSERBILLIG-RODANGE/ATHUS.

Bahnhöfe: alle, ausgenommen

BELLAIN, BISSEN, CLERVAUX, COLMAR-BERG, COLMAR-USINES, CRUCHTEN, DIEKIRCH,
DOMMELDANGE, DRAUFFELT,

ETTELBRUCK, GOEBELSMUEHLE, KAUTENBACH, LINTGEN, LORENTZWEILLER,

MAULUSMUEHLE, MERSCH, MICHELAU,

SCHIEREN, TROISVIERGES, WALFERDANGE, WILNERWILTZ

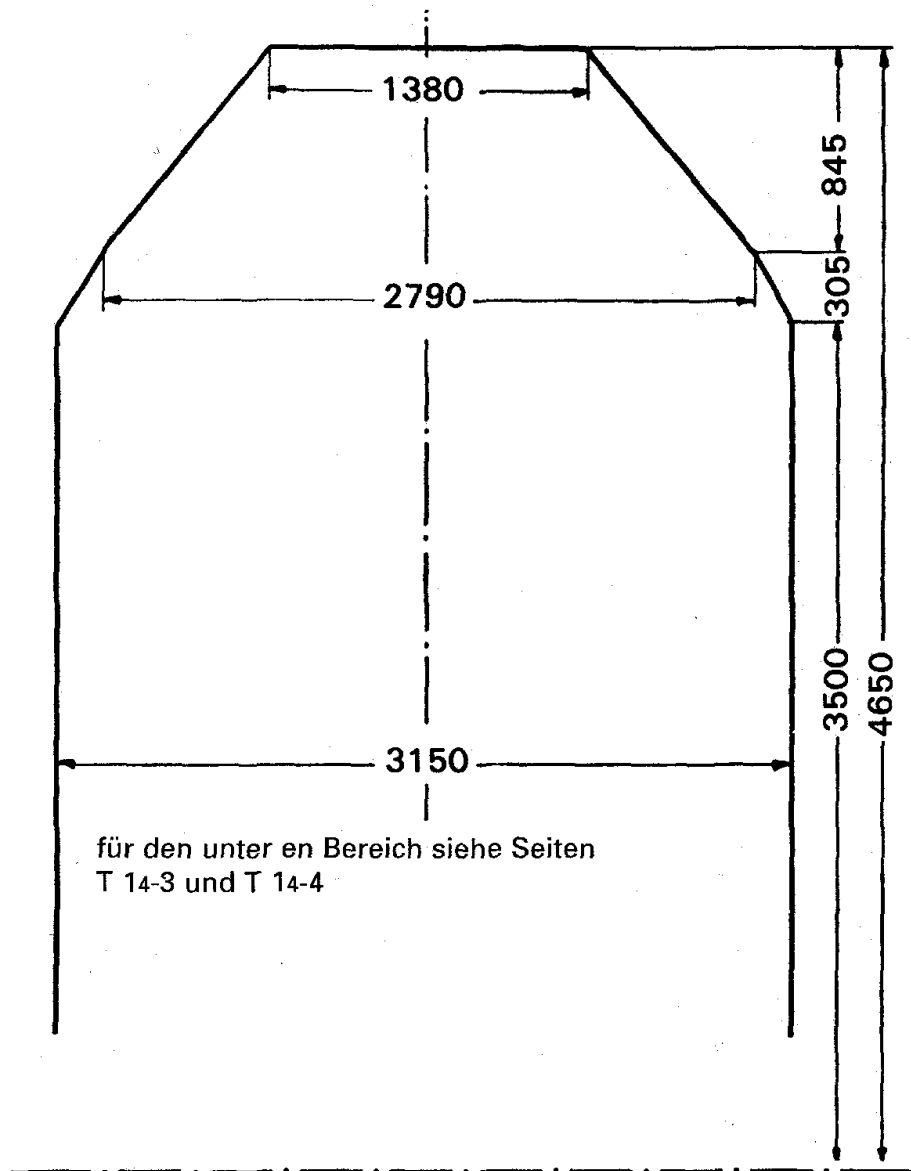
SNCF

siehe Tafel 1₁₈

Tafel 1₄

Lademaß der

LG, HSH, GySEV, ZRS, ZBH, ZFBH, PKP, BDZ, CFR, CD, MAV¹⁾ ZSSK (ZSR), MZ, AAE, JZ, CH, TCDD²⁾, HZ, SZ, DB, ÖBB, CFL, NS, DSB, CFS, IRR



Ausgenommen die Bahnhöfe:

1) **MAV** : BUDAPEST DELI-PU

Nach diesem Bahnhof gilt das Lademaß nach Tafel 1₁

2) **TCDD** : KAPIKULE, EDIRNE, ALPULLU, LULEBURGAZ, MURATLI, CORLU, CERKEZKOY, HALKALI, KAPIKOY, VAN

Nach diesen Bahnhöfen gelten die Lademaße nach Tafeln 1₁₂ oder 1₁₃ oder 1₁₄.

Tafel 1₄

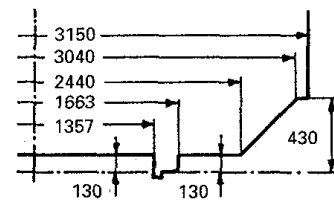
Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| | | 3 800 | 1 398 | 4 100 | 1 149 | 4 400 | 899 |
| 430 | 1 575 | 805 | 1395 | | | | |
| 3 500 | | | | | | | |
| 510 | 1 569 | 810 | 1 391 | 110 | 1 141 | 410 | 890 |
| 520 | 1 563 | 820 | 1 382 | 120 | 1 132 | 420 | 882 |
| 530 | 1 557 | 830 | 1 374 | 130 | 1 124 | 430 | 874 |
| 540 | 1 551 | 840 | 1 366 | 140 | 1 116 | 440 | 865 |
| 3 550 | 1 545 | 3 850 | 1 357 | 4 150 | 1 107 | 4 450 | 857 |
| 560 | 1 540 | 860 | 1 349 | 160 | 1 099 | 460 | 849 |
| 570 | 1 534 | 870 | 1 341 | 170 | 1 090 | 470 | 840 |
| 580 | 1528 | 880 | 1332 | 180 | 1082 | 480 | 832 |
| 590 | 1 522 | 890 | 1 324 | 190 | 1 074 | 490 | 823 |
| 3 600 | 1 516 | 3 900 | 1 316 | 4 200 | 1 065 | 4 500 | 815 |
| 610 | 1 510 | 910 | 1 307 | 210 | 1 057 | 510 | 807 |
| 620 | 1 504 | 920 | 1 299 | 220 | 1 049 | 520 | 798 |
| 630 | 1 498 | 930 | 1 291 | 230 | 1 040 | 530 | 790 |
| 640 | 1 492 | 940 | 1 282 | 240 | 1 032 | 540 | 782 |
| 3 650 | 1 486 | 3 950 | 1 274 | 4 250 | 1 024 | 4 550 | 773 |
| 660 | 1 481 | 960 | 1 266 | 260 | 1 015 | 560 | 765 |
| 670 | 1 475 | 970 | 1 257 | 270 | 1 007 | 570 | 757 |
| 680 | 1 469 | 980 | 1 249 | 280 | 999 | 580 | 748 |
| 690 | 1 463 | 990 | 1 241 | 290 | 990 | 590 | 740 |
| 3 700 | 1 457 | 4 000 | 1 232 | 4 300 | 982 | 4 600 | 732 |
| 710 | 1 451 | 010 | 1 224 | 310 | 974 | 610 | 723 |
| 720 | 1 445 | 020 | 1 216 | 320 | 965 | 620 | 715 |
| 730 | 1 439 | 030 | 1 207 | 330 | 957 | 630 | 707 |
| 740 | 1 433 | 040 | 1 199 | 340 | 949 | 640 | 698 |
| 750 | 1 427 | 4 050 | 1 191 | 4 350 | 940 | 4 650 | 690 |
| 760 | 1 422 | 060 | 1 182 | 360 | 932 | | |
| 770 | 1 416 | 070 | 1 174 | 370 | 924 | | |
| 780 | 1 410 | 080 | 1 166 | 380 | 915 | | |
| 790 | 1 404 | 090 | 1 157 | 390 | 907 | | |
| 3 800 | 1 398 | 4 100 | 1 149 | 4 400 | 899 | | |

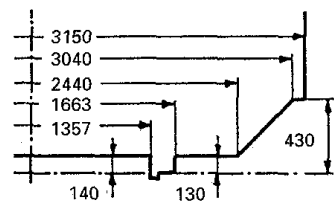
Tafel 1₄

Unterer Bereich des Lademaßes der Eisenbahnverkehrsunternehmen

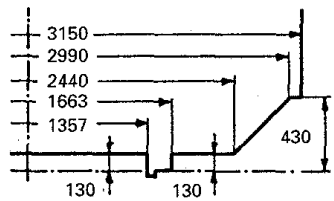
GySEV, CFR, MAV, ÖBB, CFL, DSB



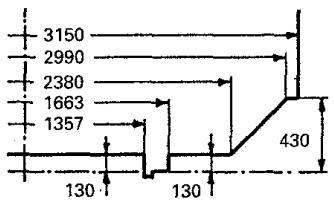
BDZ, CD, ZSSK (ZSR), AAE, DB



LG, PKP, NS, IRR

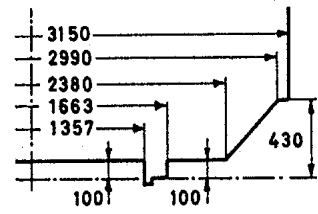


ZRS, ZFBH, MZ, JZ, HZ, SZ

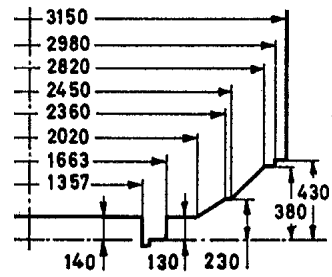


Tafel 1₄

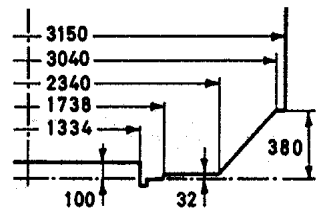
CH



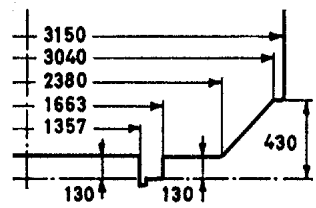
TCDD



CFS

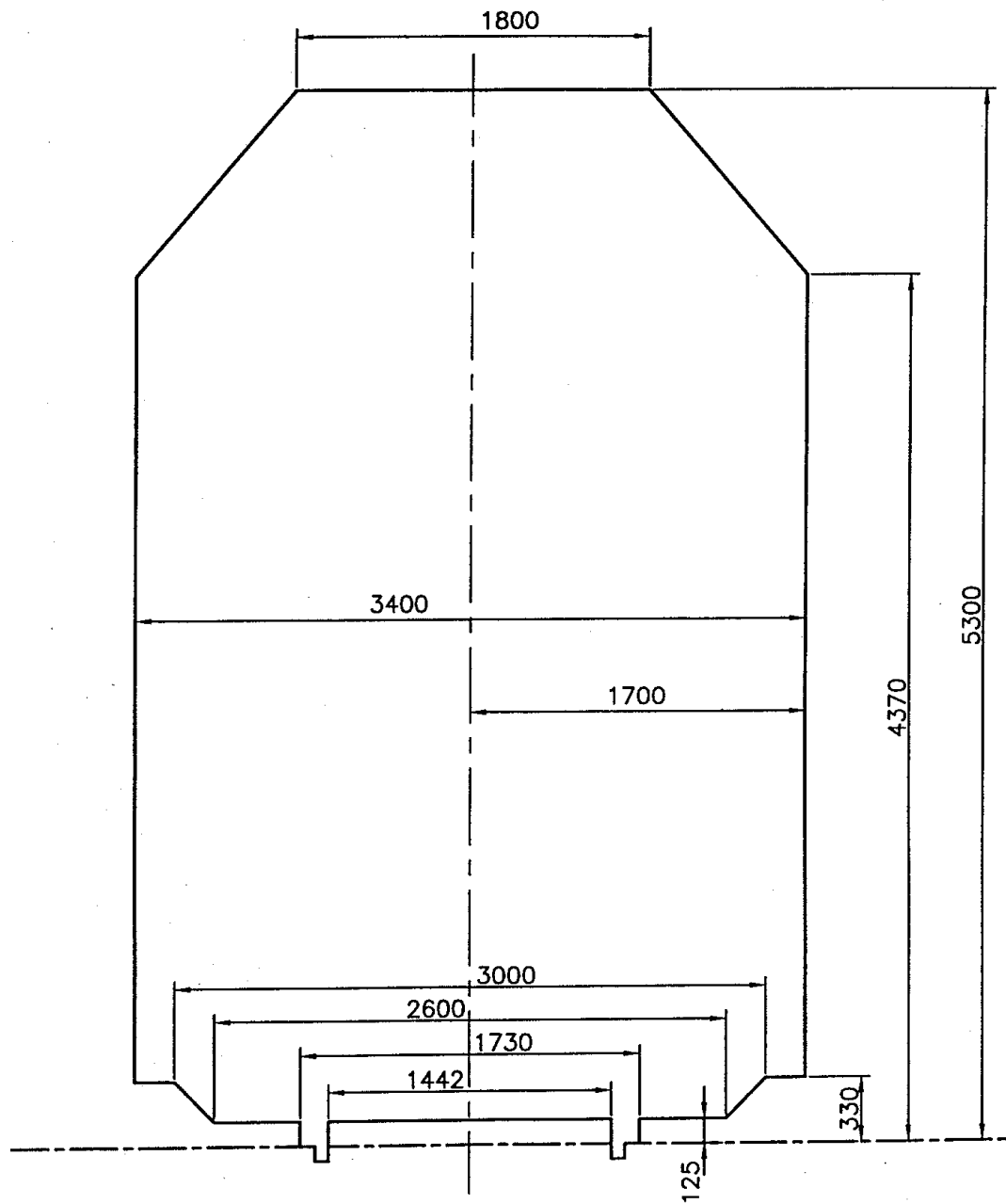


HSH



Tafel 1₅

Lademaß der VR



Tafel 1₅

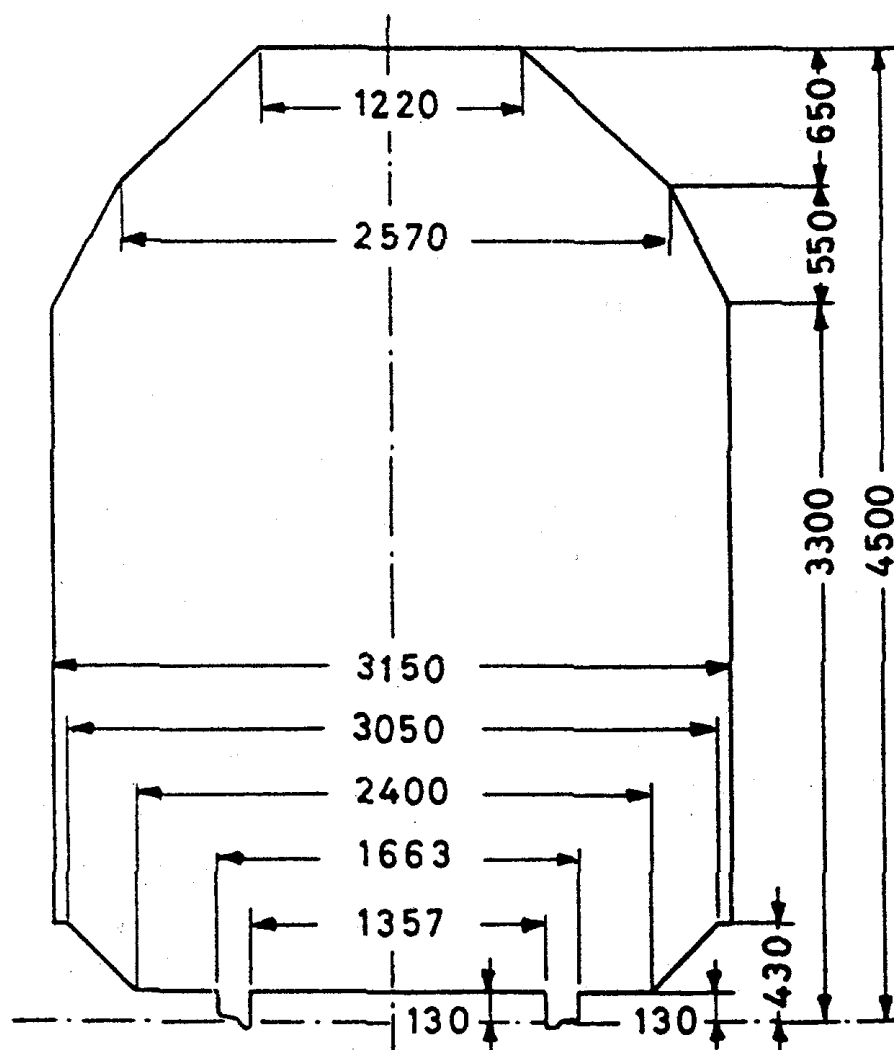
Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm |
|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| 330 4 370 4 380 4 390 | } 1 700 1 691 1 683 | - | - | - | - |
| 4 400 | 1 674 | 4 700 | 1 416 | 5 000 | 1 158 |
| 410 420 430 440 4 450 | 1 666 1 657 1 648 1 640 1 631 | 710 720 730 740 4 750 | 1 408 1 399 1 390 1 382 1 373 | 010 020 030 040 5 050 | 1 149 1 141 1 132 1 124 1 115 |
| 460 470 480 490 | 1 623 1 614 1 605 1 597 | 760 770 780 790 | 1 365 1 356 1 347 1 339 | 060 070 080 090 | 1 106 1 098 1 089 1 081 |
| 4 500 | 1 588 | 4 800 | 1 330 | 5 100 | 1 072 |
| 510 520 530 540 4 550 | 1 580 1 571 1 562 1 554 1 545 | 810 820 830 840 4 850 | 1 322 1 313 1 304 1 296 1 287 | 110 120 130 140 5 150 | 1 063 1 055 1 046 1 038 1 029 |
| 560 570 580 590 | 1 537 1 528 1 519 1 511 | 860 870 880 890 | 1 278 1 270 1 261 1 253 | 160 170 180 190 | 1 020 1 012 1 003 995 |
| 4 600 | 1 500 | 4 900 | 1 244 | 5 200 | 986 |
| 610 620 630 640 4 650 | 1 494 1 485 1 476 1 468 1 459 | 910 920 930 940 4 950 | 1 235 1 227 1 218 1 210 1 201 | 210 220 230 240 5 250 | 977 969 960 952 943 |
| 660 670 680 690 | 1 451 1 442 1 433 1 425 | 960 970 980 990 | 1 192 1 184 1 175 1 167 | 260 270 280 290 | 934 926 917 909 |
| - | - | - | - | 5 300 | 900 |

Tafel 1₆
Lademaß der

BLS
SBB / CFF

I



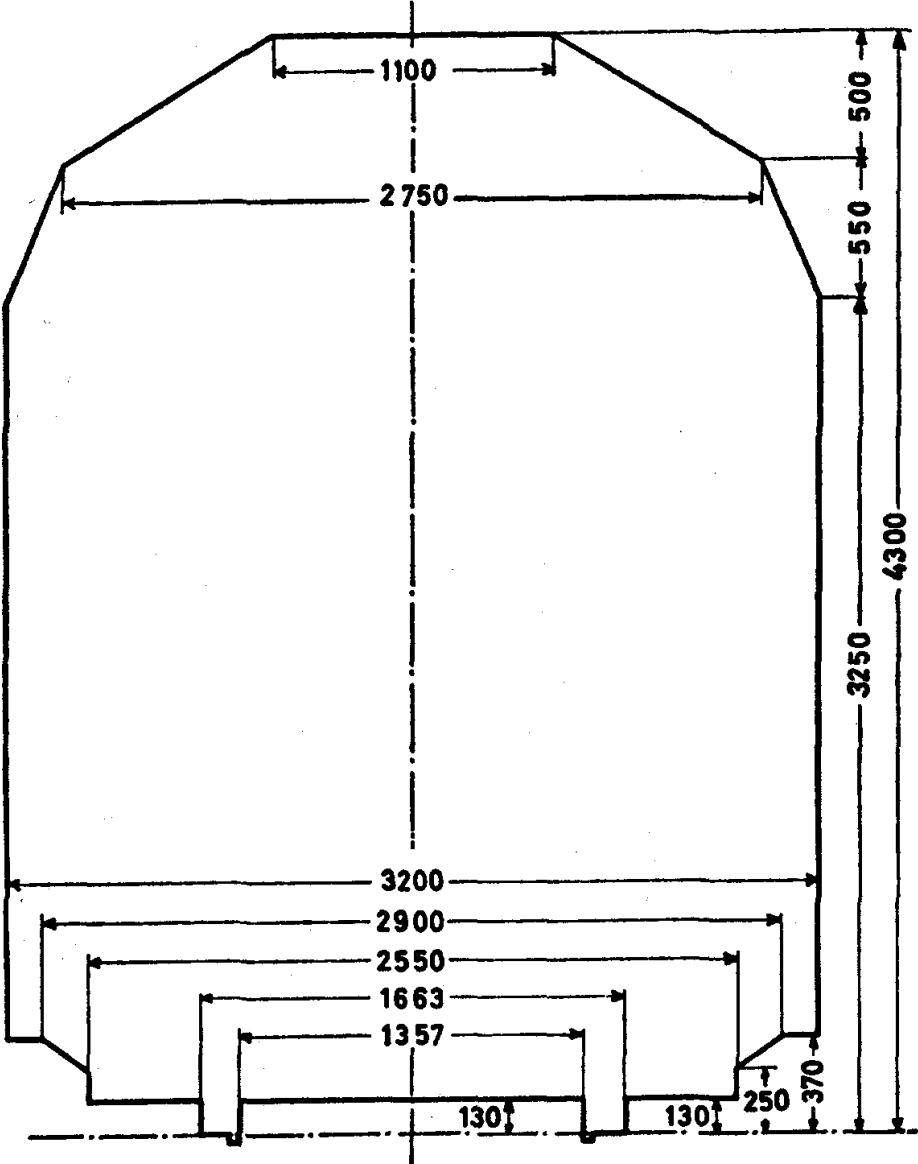
Tafel 1₆

Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| 3 300 | 1 575 | 3 600 | 1 417 | 3 900 | 1 233 | 4 200 | 922 |
| 310 | 1 570 | 610 | 1 412 | 910 | 1 223 | 210 | 911 |
| 320 | 1 565 | 620 | 1 406 | 920 | 1 212 | 220 | 901 |
| 330 | 1 559 | 630 | 1 401 | 930 | 1 202 | 230 | 890 |
| 340 | 1 554 | 640 | 1 396 | 940 | 1 192 | 240 | 880 |
| 3 350 | 1 549 | 3 650 | 1 390 | 3 950 | 1 181 | 4 250 | 870 |
| 360 | 1 543 | 660 | 1 385 | 960 | 1 171 | 260 | 859 |
| 370 | 1 538 | 670 | 1 380 | 970 | 1 160 | 270 | 849 |
| 380 | 1 533 | 680 | 1 375 | 980 | 1 150 | 280 | 838 |
| 390 | 1 528 | 690 | 1 369 | 990 | 1 140 | 290 | 828 |
| 3 400 | 1 522 | 3 700 | 1 364 | 4 000 | 1 129 | 4 300 | 818 |
| 410 | 1 517 | 710 | 1 359 | 010 | 1 119 | 310 | 807 |
| 420 | 1 512 | 720 | 1 354 | 020 | 1 108 | 320 | 797 |
| 430 | 1 507 | 730 | 1 348 | 030 | 1 098 | 330 | 787 |
| 440 | 1 501 | 740 | 1 343 | 040 | 1 088 | 340 | 776 |
| 3 450 | 1 496 | 3 750 | 1 338 | 4 050 | 1 077 | 4 350 | 766 |
| 460 | 1 491 | 760 | 1 333 | 060 | 1 067 | 360 | 755 |
| 470 | 1 485 | 770 | 1 327 | 070 | 1 057 | 370 | 745 |
| 480 | 1 480 | 780 | 1 322 | 080 | 1 046 | 380 | 735 |
| 490 | 1 475 | 790 | 1 317 | 090 | 1 036 | 390 | 724 |
| 3 500 | 1 470 | 3 800 | 1 311 | 4 100 | 1 025 | 4 400 | 714 |
| 510 | 1 464 | 810 | 1 306 | 110 | 1 015 | 410 | 703 |
| 520 | 1 459 | 820 | 1 301 | 120 | 1 005 | 420 | 693 |
| 530 | 1 454 | 830 | 1 296 | 130 | 994 | 430 | 683 |
| 540 | 1 449 | 840 | 1 290 | 140 | 984 | 440 | 672 |
| 3 550 | 1 443 | 3 850 | 1 285 | 4 150 | 973 | 4 450 | 662 |
| 560 | 1 439 | 860 | 1 275 | 160 | 963 | 460 | 652 |
| 570 | 1 433 | 870 | 1 264 | 170 | 953 | 470 | 641 |
| 580 | 1 427 | 880 | 1 254 | 180 | 942 | 480 | 631 |
| 590 | 1 422 | 890 | 1 243 | 190 | 932 | 490 | 620 |
| 3 600 | 1 417 | 3 900 | 1 233 | 4 200 | 922 | 4 500 | 610 |

Tafel 1₇
Lademaß der

FNME
FS

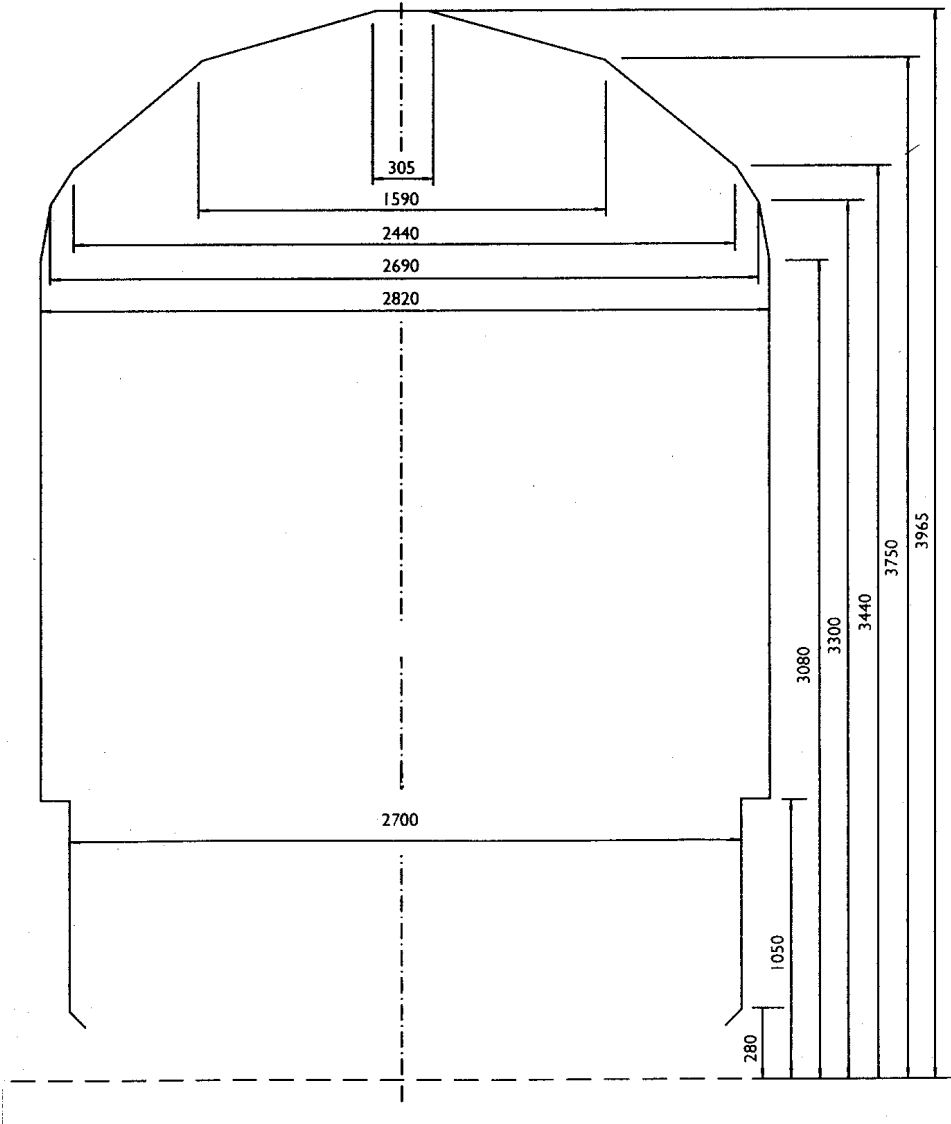


Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| | | 3 500 | 1 498 | 3 800 | 1 375 | 4 100 | 880 |
| 370 } 3 250 } | 1 600 | 510 | 1 494 | 810 | 1 359 | 110 | 864 |
| | | 520 | 1 490 | 820 | 1 342 | 120 | 847 |
| | | 530 | 1 485 | 830 | 1 326 | 130 | 831 |
| | | 540 | 1 481 | 840 | 1 309 | 140 | 814 |
| | | 3 550 | 1 477 | 3 850 | 1 293 | 4 150 | 798 |
| 260 | 1 596 | 560 | 1 473 | 860 | 1 276 | 160 | 781 |
| 270 | 1 592 | 570 | 1 469 | 870 | 1 260 | 170 | 765 |
| 280 | 1 588 | 580 | 1 465 | 880 | 1 243 | 180 | 748 |
| 290 | 1 584 | 590 | 1 461 | 890 | 1 227 | 190 | 732 |
| 3 300 | 1 580 | 3 600 | 1 457 | 3 900 | 1 210 | 4 200 | 715 |
| 310 | 1 575 | 610 | 1 453 | 910 | 1 194 | 210 | 699 |
| 320 | 1 571 | 620 | 1 449 | 920 | 1 177 | 220 | 682 |
| 330 | 1 567 | 630 | 1 445 | 930 | 1 161 | 230 | 666 |
| 340 | 1 563 | 640 | 1 440 | 940 | 1 144 | 240 | 649 |
| 3 350 | 1 559 | 3 650 | 1 436 | 3 950 | 1 128 | 4 250 | 633 |
| 360 | 1 555 | 660 | 1 432 | 960 | 1 111 | 260 | 616 |
| 370 | 1 551 | 670 | 1 428 | 970 | 1 095 | 270 | 600 |
| 380 | 1 547 | 680 | 1 424 | 980 | 1 078 | 280 | 583 |
| 390 | 1 543 | 690 | 1 420 | 990 | 1 062 | 290 | 567 |
| 3 400 | 1 539 | 3 700 | 1 416 | 4 000 | 1 045 | 4 300 | 550 |
| 410 | 1 535 | 710 | 1 412 | 010 | 1 029 | | |
| 420 | 1 530 | 720 | 1 408 | 020 | 1 012 | | |
| 430 | 1 526 | 730 | 1 404 | 030 | 996 | | |
| 440 | 1 522 | 740 | 1 400 | 040 | 979 | | |
| 3 450 | 1 518 | 3 750 | 1 395 | 4 050 | 963 | | |
| 460 | 1 514 | 760 | 1 391 | 060 | 946 | | |
| 470 | 1 510 | 770 | 1 387 | 070 | 930 | | |
| 480 | 1 506 | 780 | 1 383 | 080 | 913 | | |
| 490 | 1 502 | 790 | 1 379 | 090 | 897 | | |
| 3 500 | 1 498 | 3 800 | 1 375 | 4 100 | 880 | | |

Tafel 1₈

Lademaß in Großbritannien



Tafel 1₈

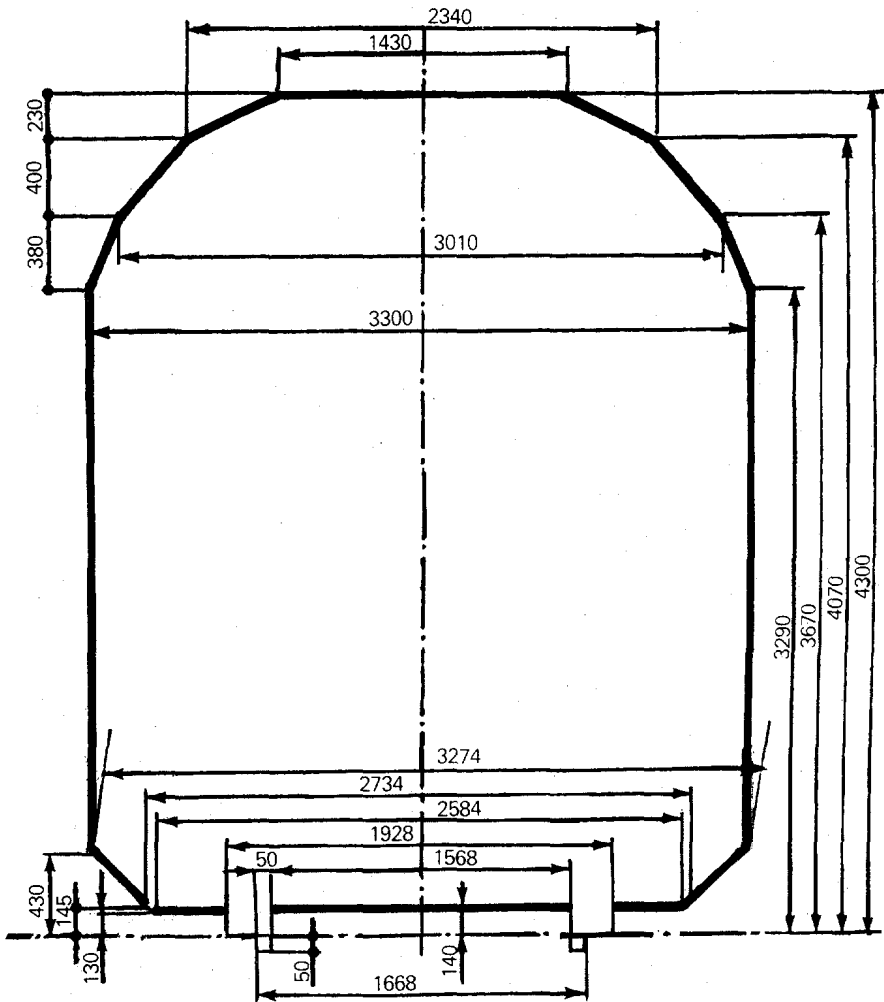
Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm |
|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|
| 3 080 | 1 410 | 3 370 | 1 283 | 3 670 | 905 |
| 3 090 | 1 407 | 3 380 | 1 274 | 3 680 | 891 |
| 3 100 | 1 404 | 3 390 | 1 265 | 3 690 | 877 |
| 3 110 | 1 401 | 3 400 | 1 256 | 3 700 | 864 |
| 3 120 | 1 398 | 3 410 | 1 247 | 3 710 | 850 |
| 3 130 | 1 395 | 3 420 | 1 238 | 3 720 | 836 |
| 3 140 | 1 392 | 3 430 | 1 229 | 3 730 | 822 |
| 3 150 | 1 389 | 3 440 | 1 220 | 3 740 | 809 |
| 3 160 | 1 386 | 3 450 | 1 207 | 3 750 | 795 |
| 3 170 | 1 383 | 3 460 | 1 193 | 3 760 | 765 |
| 3 180 | 1 379 | 3 470 | 1 179 | 3 770 | 735 |
| 3 190 | 1 376 | 3 480 | 1 165 | 3 780 | 706 |
| 3 200 | 1 373 | 3 490 | 1 151 | 3 790 | 676 |
| 3 210 | 1 371 | 3 500 | 1 138 | 3 800 | 646 |
| 3 220 | 1 368 | 3 510 | 1 124 | 3 810 | 616 |
| 3 230 | 1 366 | 3 520 | 1 110 | 3 820 | 586 |
| 3 240 | 1 363 | 3 530 | 1 097 | 3 830 | 556 |
| 3 250 | 1 360 | 3 540 | 1 083 | 3 840 | 526 |
| 3 260 | 1 357 | 3 550 | 1 069 | 3 850 | 496 |
| 3 270 | 1 354 | 3 560 | 1 055 | 3 860 | 466 |
| 3 280 | 1 351 | 3 570 | 1 042 | 3 870 | 436 |
| 3 290 | 1 348 | 3 580 | 1 028 | 3 880 | 407 |
| 3 300 | 1 345 | 3 590 | 1 014 | 3 890 | 377 |
| 3 310 | 1 336 | 3 600 | 1 001 | 3 900 | 347 |
| 3 320 | 1 327 | 3 610 | 987 | 3 910 | 317 |
| 3 330 | 1 318 | 3 620 | 973 | 3 920 | 287 |
| 3 340 | 1 309 | 3 630 | 960 | 3 930 | 257 |
| 3 350 | 1 300 | 3 640 | 946 | 3 940 | 227 |
| 3 360 | 1 291 | 3 650 | 932 | 3 950 | 197 |
| | | 3 660 | 918 | 3 965 | 152.5 |

Tafel 1₉

Lademaß der

RENFE
CP

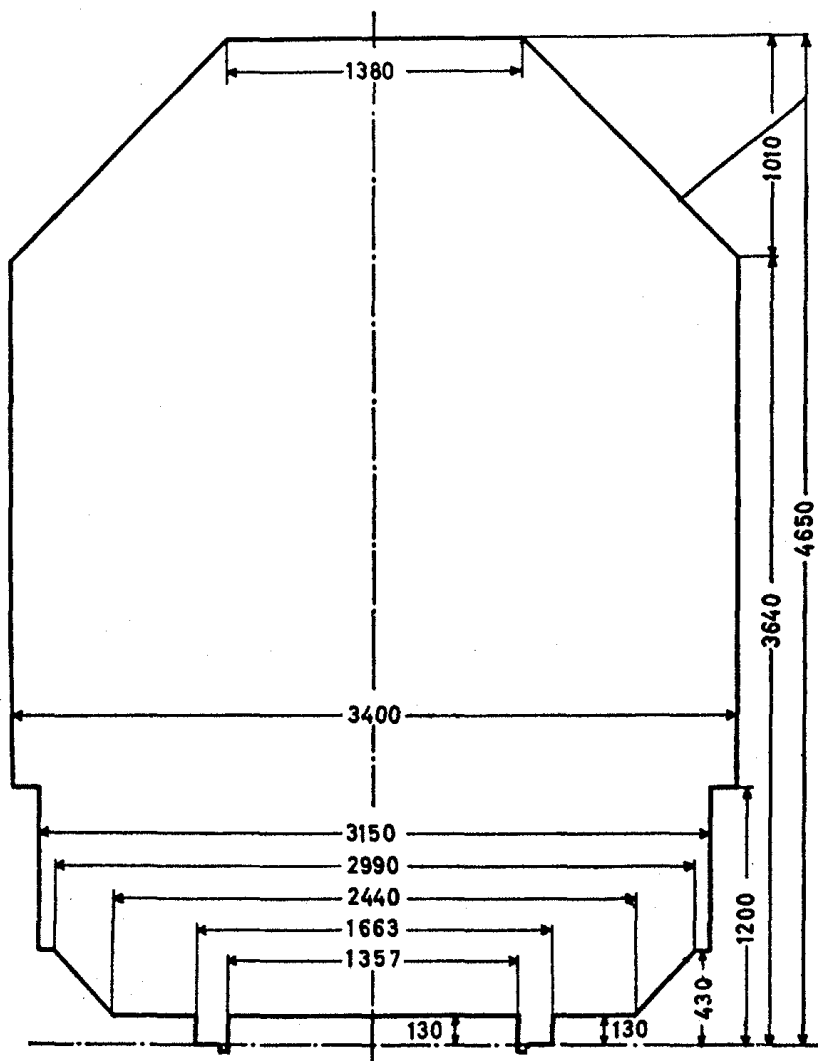


Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 430 3 290 | 1 650 | | | | | | |
| 3 300 310 320 330 340 350 | 1 646 1 642 1 638 1 635 1 631 1 627 | 3 600 610 620 630 640 650 | 1 532 1 528 1 524 1 520 1 516 1 513 | 3 900 910 920 930 940 950 | 1 312 1 304 1 296 1 287 1 279 1 270 | 4 200 210 220 230 240 250 | 913 893 873 853 834 814 |
| 360 370 380 390 | 1 623 1 619 1 616 1 612 | 660 670 680 690 | 1 509 1 505 1 497 1 488 | 960 970 980 990 | 1 262 1 254 1 245 1 237 | 260 270 280 290 | 794 774 755 735 |
| 3 400 | 1 608 | 3 700 | 1 480 | 4 000 | 1 229 | 4 300 | 715 |
| 410 420 430 440 450 | 1 604 1 600 1 597 1 593 1 589 | 710 720 730 740 750 | 1 471 1 463 1 455 1 446 1 438 | 010 020 030 040 050 | 1 220 1 212 1 203 1 195 1 187 | | |
| 460 470 480 490 | 1 585 1 581 1 577 1 574 | 760 770 780 790 | 1 430 1 421 1 413 1 404 | 060 070 080 090 | 1 178 1 170 1 150 1 130 | | |
| 3 500 | 1 570 | 3 800 | 1 396 | 4 100 | 1 111 | | |
| 510 520 530 540 550 | 1 566 1 562 1 558 1 555 1 551 | 810 820 830 840 850 | 1 388 1 379 1 371 1 363 1 354 | 110 120 130 140 150 | 1 091 1 071 1 051 1 031 1 012 | | |
| 560 570 580 590 | 1 547 1 543 1 539 1 535 | 860 870 880 890 | 1 346 1 337 1 329 1 321 | 160 170 180 190 | 992 972 952 933 | | |
| 3 600 | 1 532 | 3 900 | 1 312 | 4 200 | 913 | | - |

Tafel 1₁₀

Lademaß der GC (SJ)



Ausgenommen der Bahnhof: VASSIJAURE GRENZE
Nach diesem Bahnhof gilt das Lademaß nach Tafel 1₁₁.

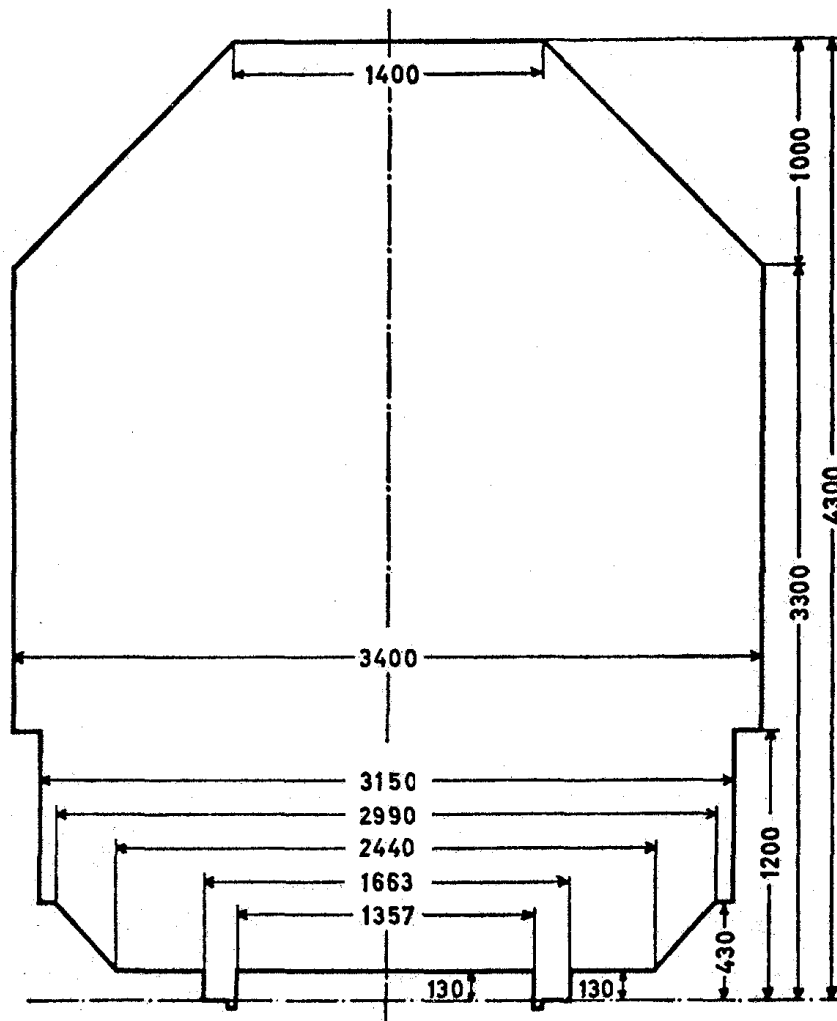
Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| | | 3 900 | 1 440 | 4 200 | 1 140 | 4 500 | 840 |
| 430 | } 1 575 | 910 | 1 430 | 210 | 1 130 | 510 | 830 |
| 1 200 | | 920 | 1 420 | 220 | 1 120 | 520 | 820 |
| 1 200 | } 1 700 | 930 | 1 410 | 230 | 1 110 | 530 | 810 |
| 3 640 | | 940 | 1 400 | 240 | 1 100 | 540 | 800 |
| 3 650 | 1 690 | 3 950 | 1 390 | 4 250 | 1 090 | 4 550 | 790 |
| 660 | 1 680 | 960 | 1 380 | 260 | 1 080 | 560 | 780 |
| 670 | 1 670 | 970 | 1 370 | 270 | 1 070 | 570 | 770 |
| 680 | 1 660 | 980 | 1 360 | 280 | 1 060 | 580 | 760 |
| 690 | 1 650 | 990 | 1 350 | 290 | 1 050 | 590 | 750 |
| 3 700 | 1 640 | 4 000 | 1 340 | 4 300 | 1 040 | 4 600 | 740 |
| 710 | 1 630 | 010 | 1 330 | 310 | 1 030 | 610 | 730 |
| 720 | 1 620 | 020 | 1 320 | 320 | 1 020 | 620 | 720 |
| 730 | 1 610 | 030 | 1 310 | 330 | 1 010 | 630 | 710 |
| 740 | 1 600 | 040 | 1 300 | 340 | 1 000 | 640 | 700 |
| 3 750 | 1 590 | 4 050 | 1 290 | 4 350 | 990 | 4 650 | 690 |
| 760 | 1 580 | 060 | 1 280 | 360 | 980 | | |
| 770 | 1 570 | 070 | 1 270 | 370 | 970 | | |
| 780 | 1 560 | 080 | 1 260 | 380 | 960 | | |
| 790 | 1 550 | 090 | 1 250 | 390 | 950 | | |
| 3 800 | 1 540 | 4 100 | 1 240 | 4 400 | 940 | | |
| 810 | 1 530 | 110 | 1 230 | 410 | 930 | | |
| 820 | 1 520 | 120 | 1 220 | 420 | 920 | | |
| 830 | 1 510 | 130 | 1 210 | 430 | 910 | | |
| 840 | 1 500 | 140 | 1 200 | 440 | 900 | | |
| 3 850 | 1 490 | 4 150 | 1 190 | 4 450 | 890 | | |
| 860 | 1 480 | 160 | 1 180 | 460 | 880 | | |
| 870 | 1 470 | 170 | 1 170 | 470 | 870 | | |
| 880 | 1 460 | 180 | 1 160 | 480 | 860 | | |
| 890 | 1 450 | 190 | 1 150 | 490 | 850 | | |
| 3 900 | 1 440 | 4 200 | 1 140 | 4 500 | 840 | | |

Tafel 1₁₁

Lademaß der GC (SJ)

Nach dem Bahnhof: VASSIJAURE GRENZE



Für die übrigen Bahnhöfe gilt das Lademaß nach Tafel 1₁₀.

Halbe Breiten des Lademaßes

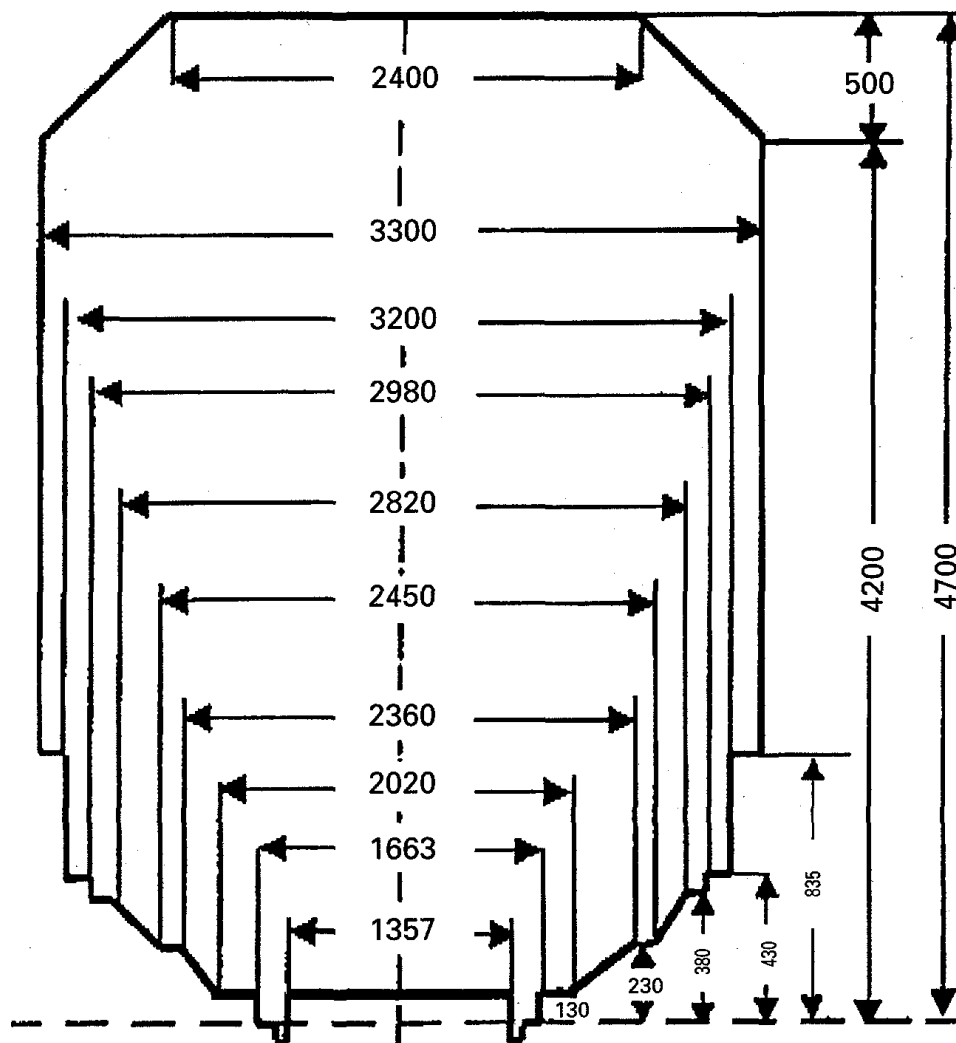
| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---------------------------------------|
| | | 3 500 | 1 500 | 3 800 | 1 200 | 4 100 | 900 |
| 430 1 200 | } 1575 | 510 520 530 540 3 550 | 1 490 1 480 1 470 1 460 1 450 | 810 820 830 840 3 850 | 1 190 1 180 1 170 1 160 1 150 | 110 120 130 140 4 150 | 890 880 870 860 850 |
| 1 200 3 300 | } 1 700 | 560 570 580 590 | 1 440 1 430 1 420 1 410 | 860 870 880 890 | 1 140 1 130 1 120 1 110 | 160 170 180 190 | 840 830 820 810 |
| 3 300 | 1 700 | 3 600 | 1 400 | 3 900 | 1 100 | 4 200 | 800 |
| 310 320 330 340 3 350 | 1 690 1 680 1 670 1 660 1 650 | 610 620 630 640 3 650 | 1 390 1 380 1 370 1 360 1 350 | 910 920 930 940 3 950 | 1 090 1 080 1 070 1 060 1 050 | 210 220 230 240 4 250 | 790 780 770 760 750 |
| 360 370 380 390 | 1 640 1 630 1 620 1 610 | 660 670 680 690 | 1 340 1 330 1 320 1 310 | 960 970 980 990 | 1 040 1 030 1 020 1 010 | 260 270 280 290 | 740 730 720 710 |
| 3 400 | 1 600 | 3 700 | 1 300 | 4 000 | 1 000 | 4 300 | 700 |
| 410 420 430 440 3 450 | 1 590 1 580 1 570 1 560 1 550 | 710 720 730 740 3 750 | 1 290 1 280 1 270 1 260 1 250 | 010 020 030 040 4 050 | 990 980 970 960 950 | | |
| 460 470 480 490 | 1 540 1 530 1 520 1 510 | 760 770 780 790 | 1 240 1 230 1 220 1 210 | 060 070 080 090 | 940 930 920 910 | | |
| 3 500 | 1 500 | 3 800 | 1 200 | 4 100 | 900 | | |

Tafel 1₁₂

Lademaß der TCDD

Gültig für

- die Strecke : KAPIKULE-EDIRNE
- die Bahnhöfe : KAPIKULE, EDIRNE



Für die übrigen Bahnhöfe gelten die Lademaße nach Tafeln 1₄, 1₁₃ und 1₁₄.

Halbe Breiten des Lademaßes

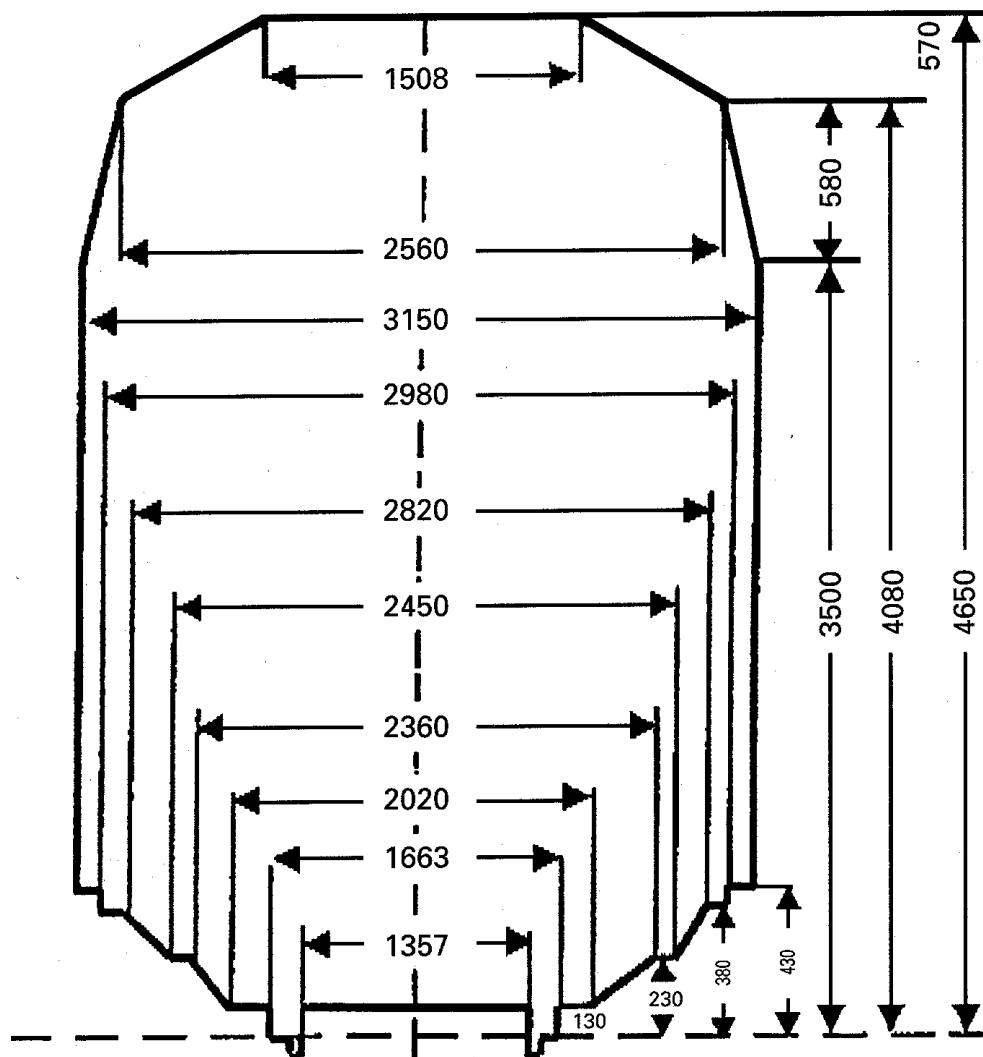
| Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm |
|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| 430 } 835 } | 1 600 | | |
| 835 } 4 200 } | 1 650 | 4 450 | 1 435 |
| 210 | 1 640 | 460 | 1 428 |
| 220 | 1 630 | 470 | 1 421 |
| 230 | 1 620 | 480 | 1 414 |
| 240 | 1 610 | 490 | 1 407 |
| 4 250 | 1 600 | 4 500 | 1 400 |
| 260 | 1 590 | 510 | 1 390 |
| 270 | 1 580 | 520 | 1 380 |
| 280 | 1 570 | 530 | 1 370 |
| 290 | 1 560 | 540 | 1 360 |
| 4 300 | 1 550 | 4 550 | 1 350 |
| 310 | 1 540 | 560 | 1 340 |
| 320 | 1 530 | 570 | 1 330 |
| 330 | 1 520 | 580 | 1 320 |
| 340 | 1 510 | 590 | 1 310 |
| 4 350 | 1 500 | 4 600 | 1 300 |
| 360 | 1 490 | 610 | 1 290 |
| 370 | 1 480 | 620 | 1 280 |
| 380 | 1 470 | 630 | 1 270 |
| 390 | 1 460 | 640 | 1 260 |
| 4 400 | 1 450 | 4 650 | 1 250 |
| 410 | 1 445 | 660 | 1 240 |
| 420 | 1 440 | 670 | 1 230 |
| 430 | 1 435 | 680 | 1 220 |
| 440 | 1 430 | 690 | 1 210 |
| 4 450 | 1 435 | 4 700 | 1 200 |

Tafel 1₁₃

Lademaß der TCDD

Gültig für

- die Strecke : EDIRNE-HALKALI
- die Bahnhöfe : ALPULLU, LÜLEBURGAZ, MURATLI, CORLU, CERKEZKÖY, HALKALI



Für die übrigen Bahnhöfe gelten die Lademaße nach Tafeln 1₄, 1₁₂ und 1₁₄.

Halbe Breiten des Lademaßes

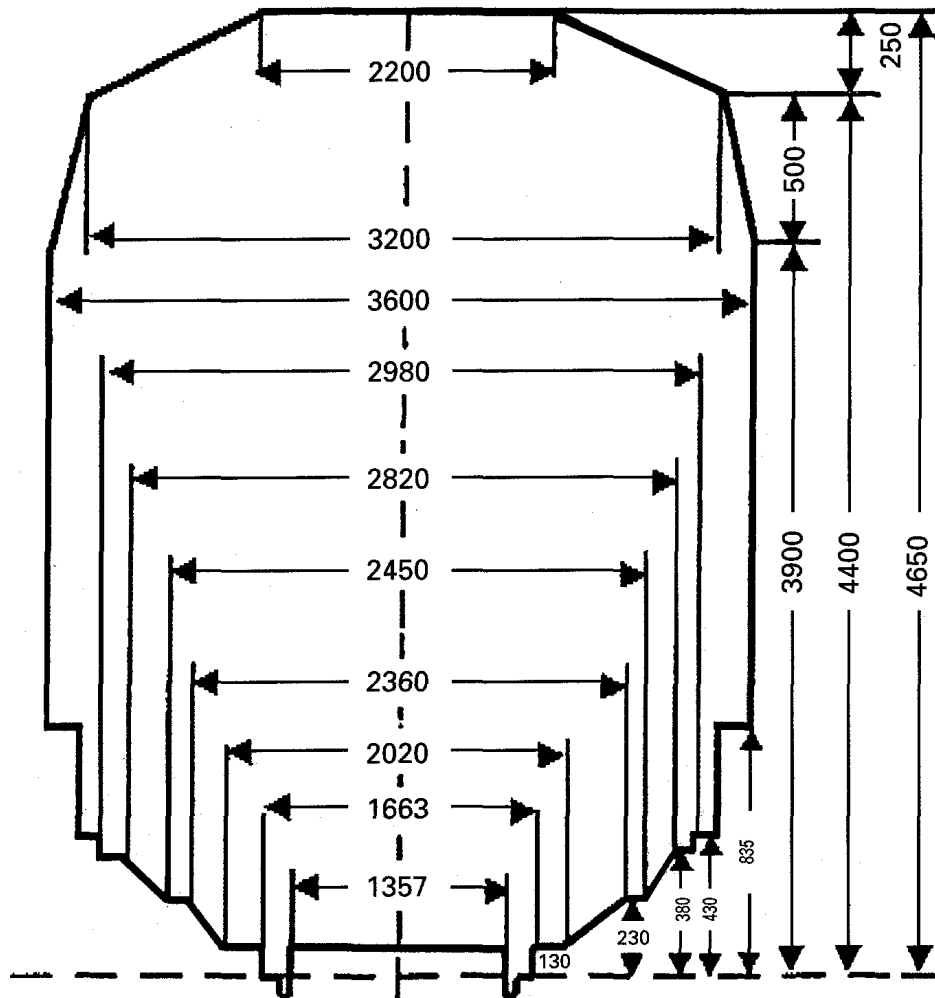
| Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm |
|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|
| 430 3 500 | } 1 575 | 3 800 | 1 422 | 4 100 | 1 262 | 4 400 | 985 |
| 510 | 1 570 | 810 | 1 417 | 110 | 1 252 | 410 | 975 |
| 520 | 1 565 | 820 | 1 412 | 120 | 1 243 | 420 | 966 |
| 530 | 1 560 | 830 | 1 407 | 130 | 1 234 | 430 | 957 |
| 540 | 1 555 | 840 | 1 402 | 140 | 1 225 | 440 | 948 |
| 3 550 | 1 550 | 3 850 | 1 397 | 4 150 | 1 215 | 4 450 | 938 |
| 560 | 1 544 | 860 | 1 392 | 160 | 1 206 | 460 | 929 |
| 570 | 1 539 | 870 | 1 387 | 170 | 1 197 | 470 | 920 |
| 580 | 1 534 | 880 | 1 382 | 180 | 1 188 | 480 | 911 |
| 590 | 1 529 | 890 | 1 377 | 190 | 1 178 | 490 | 902 |
| 3 600 | 1 524 | 3 900 | 1 372 | 4 200 | 1 169 | 4 500 | 892 |
| 610 | 1 519 | 910 | 1 366 | 210 | 1 160 | 510 | 883 |
| 620 | 1 514 | 920 | 1 361 | 220 | 1 151 | 520 | 874 |
| 630 | 1 509 | 930 | 1 356 | 230 | 1 142 | 530 | 865 |
| 640 | 1 504 | 940 | 1 351 | 240 | 1 132 | 540 | 855 |
| 3 650 | 1 499 | 3 950 | 1 346 | 4 250 | 1 123 | 4 550 | 846 |
| 660 | 1 494 | 960 | 1 341 | 260 | 1 114 | 560 | 837 |
| 670 | 1 489 | 970 | 1 336 | 270 | 1 105 | 570 | 828 |
| 680 | 1 483 | 980 | 1 331 | 280 | 1 095 | 580 | 818 |
| 690 | 1 478 | 990 | 1 326 | 290 | 1 086 | 590 | 809 |
| 3 700 | 1 473 | 4 000 | 1 321 | 4 300 | 1 077 | 4 600 | 800 |
| 710 | 1 468 | 010 | 1 316 | 310 | 1 068 | 610 | 791 |
| 720 | 1 463 | 020 | 1 311 | 320 | 1 058 | 620 | 782 |
| 730 | 1 458 | 030 | 1 305 | 330 | 1 049 | 630 | 772 |
| 740 | 1 453 | 040 | 1 300 | 340 | 1 040 | 640 | 763 |
| 3 750 | 1 448 | 4 050 | 1 295 | 4 350 | 1 031 | 4 650 | 754 |
| 760 | 1 443 | 060 | 1 290 | 360 | 1 022 | | |
| 770 | 1 438 | 070 | 1 285 | 370 | 1 012 | | |
| 780 | 1 433 | 080 | 1 280 | 380 | 1 003 | | |
| 790 | 1 428 | 090 | 1 271 | 390 | 994 | | |
| 3 800 | 1 422 | 4 100 | 1 262 | 4 400 | 985 | | |

Tafel 1₁₄

Lademaß der TCDD

Gültig für

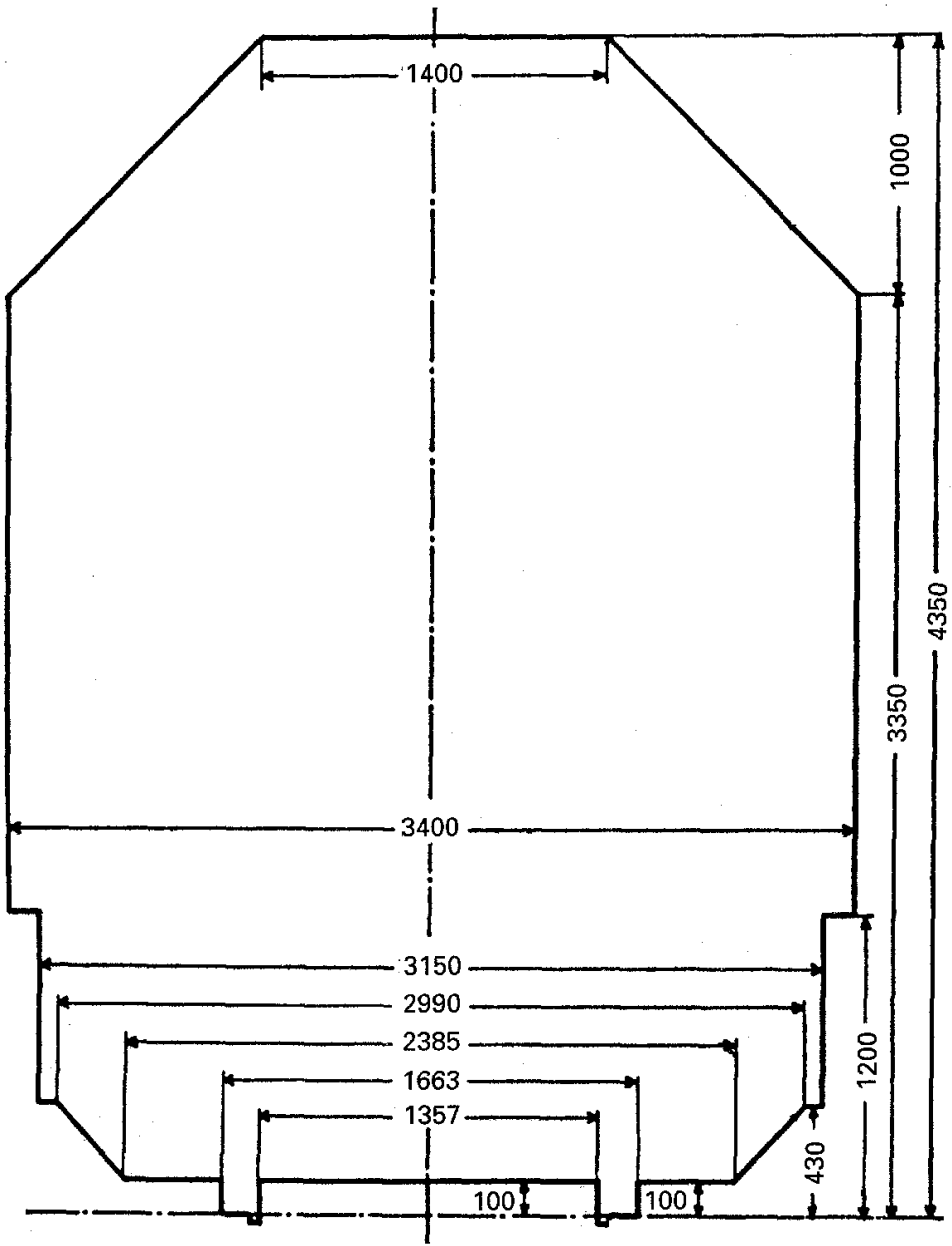
- die Strecke : VAN-KAPIKÖY
- die Bahnhöfe : VAN, KAPIKÖYI



Für die übrigen Bahnhöfe gelten Lademaße nach Tafeln 1₄, 1₁₂ und 1₁₃

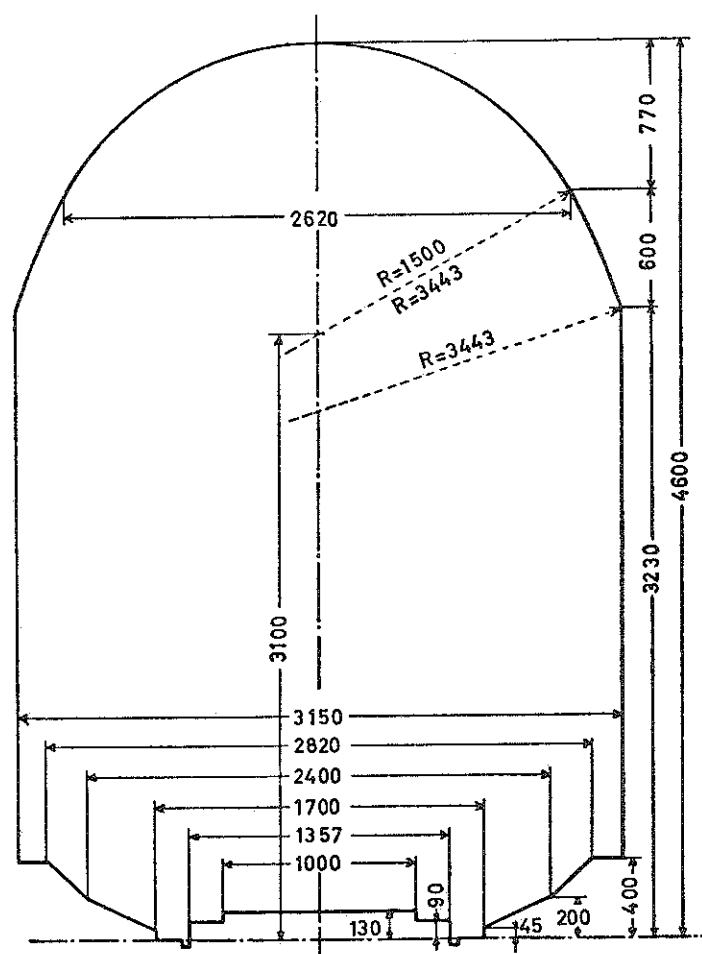
Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm |
|------------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| 830 } 835 } 835 } 3 900 } | 1 600 1 800 | | | | |
| | | 4 200 | 1 660 | 4 500 | 1 400 |
| 910 920 930 940 3 950 | 1 795 1 787 1 780 1 774 1 760 | 210 220 230 240 4 250 | 1 658 1 656 1 654 1 652 1 650 | 510 520 530 540 4 550 | 1 380 1 360 1 340 1 320 1 300 |
| 960 970 980 990 | 1 756 1 752 1 748 1 744 | 260 270 280 290 | 1 648 1 646 1 644 1 642 | 560 570 580 590 | 1 280 1 260 1 240 1 220 |
| 4 000 | 1 740 | 4 300 | 1 640 | 4 600 | 1 200 |
| 010 020 030 040 4 050 | 1 738 1 736 1 734 1 732 1 730 | 310 320 330 340 4 350 | 1 636 1 632 1 628 1 624 1 620 | 610 620 630 640 4 650 | 1 180 1 160 1 140 1 120 1 100 |
| 060 070 080 090 | 1 726 1 722 1 718 1 714 | 360 370 380 390 | 1 616 1 612 1 608 1 604 | | |
| 4 100 | 1 710 | 4 400 | 1 600 | | |
| 110 120 130 140 4 150 | 1 708 1 706 1 704 1 702 1 700 | 410 420 430 440 4 450 | 1 580 1 560 1 540 1 520 1 500 | | |
| 160 170 180 190 | 1 692 1 684 1 676 1 668 | 460 470 480 490 | 1 480 1 460 1 440 1 420 | | |
| 4 200 | 1 660 | 4 500 | 1 400 | | |



Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| | | 3 550 | 1 500 | 3 850 | 1 200 | 4 150 | 900 |
| 430 1 200 | } 1 575 | 560 | 1 490 | 860 | 1 190 | 160 | 890 |
| | | 570 | 1 480 | 870 | 1 180 | 170 | 880 |
| | | 580 | 1 470 | 880 | 1 170 | 180 | 870 |
| | | 590 | 1 460 | 890 | 1 160 | 190 | 860 |
| | | 3 600 | 1 450 | 3 900 | 1 150 | 4 200 | 850 |
| 1 200 3 350 | } 1 700 | 610 | 1 440 | 910 | 1 140 | 210 | 840 |
| | | 620 | 1 430 | 920 | 1 130 | 220 | 830 |
| | | 630 | 1 420 | 930 | 1 120 | 230 | 820 |
| | | 640 | 1 410 | 940 | 1 110 | 240 | 810 |
| 3 350 | 1 700 | 3 650 | 1 400 | 3 950 | 1 100 | 4 250 | 800 |
| 360 | 1 690 | 660 | 1 390 | 960 | 1 090 | 260 | 790 |
| 370 | 1 680 | 670 | 1 380 | 970 | 1 080 | 270 | 780 |
| 380 | 1 670 | 680 | 1 370 | 980 | 1 070 | 280 | 770 |
| 390 | 1 660 | 690 | 1 360 | 990 | 1 060 | 290 | 760 |
| 3 400 | 1 650 | 3 700 | 1 350 | 4 000 | 1 050 | 4 300 | 750 |
| 410 | 1 640 | 710 | 1 340 | 010 | 1 040 | 310 | 740 |
| 420 | 1 630 | 720 | 1 330 | 020 | 1 030 | 320 | 730 |
| 430 | 1 620 | 730 | 1 320 | 030 | 1 020 | 330 | 720 |
| 440 | 1 610 | 740 | 1 310 | 040 | 1 010 | 340 | 710 |
| 3 450 | 1 600 | 3 750 | 1 300 | 4 050 | 1 000 | 4 350 | 700 |
| 460 | 1 590 | 760 | 1 290 | 060 | 990 | | |
| 470 | 1 580 | 770 | 1 280 | 070 | 980 | | |
| 480 | 1 570 | 780 | 1 270 | 080 | 970 | | |
| 490 | 1 560 | 790 | 1 260 | 090 | 960 | | |
| 3 500 | 1 550 | 3 800 | 1 250 | 4 100 | 950 | | |
| 510 | 1 540 | 810 | 1 240 | 110 | 940 | | |
| 520 | 1 530 | 820 | 1 230 | 120 | 930 | | |
| 530 | 1 520 | 830 | 1 220 | 130 | 920 | | |
| 540 | 1 510 | 840 | 1 210 | 140 | 910 | | |
| 3 550 | 1 500 | 3 850 | 1 200 | 4 150 | 900 | | |



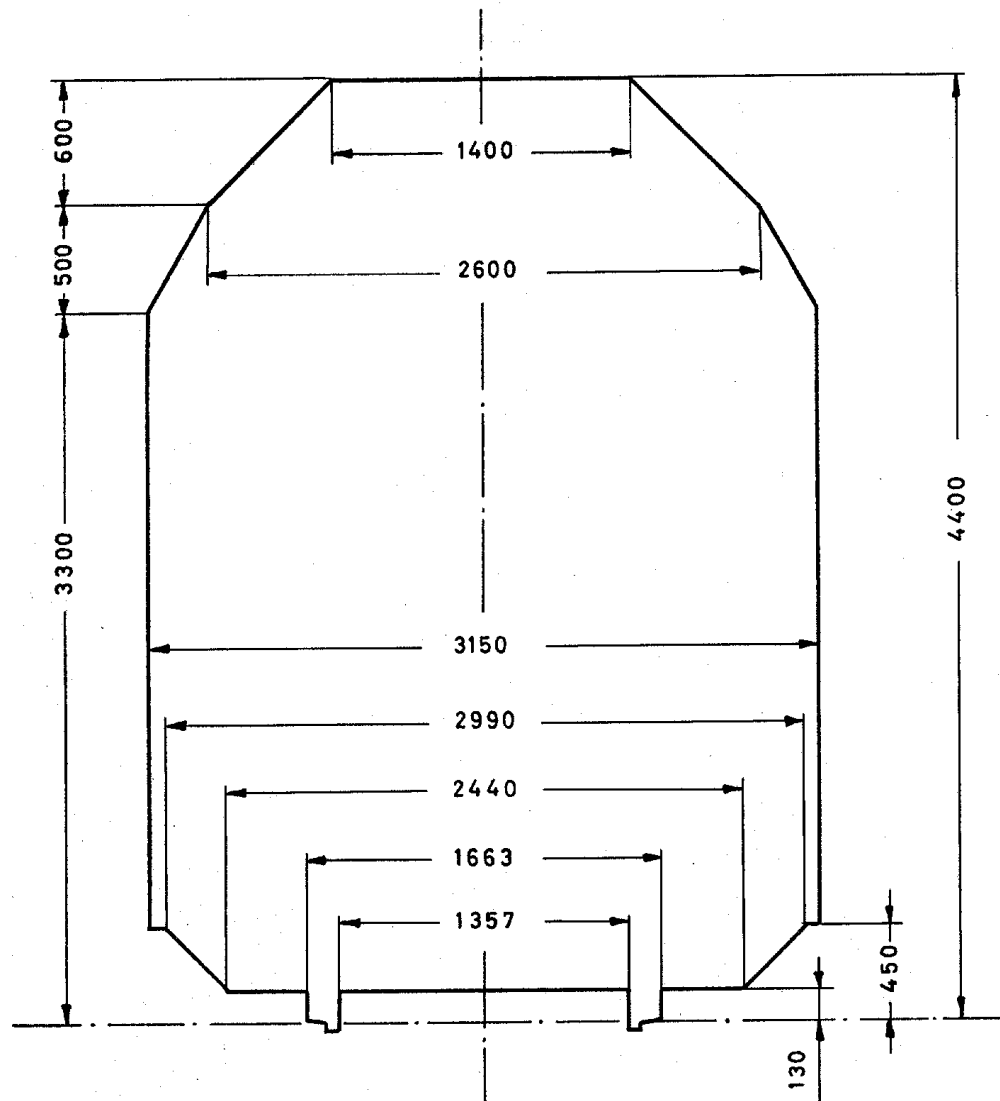
Ausgenommen die Bahnhöfe:

BEIGNÉE, BERZÉE, COUR-SUR-HEURE, COUVIN, HAM-SUR-HEURE, JAMIOULX, MARIEMBOURG, PHILIPPEVILLE, PRY, WALCOURT und YVES-GOMEZÉE.

Nach diesen Bahnhöfen gilt das Lademaß nach Tafel 11.

Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehörige halbe Breite mm |
|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 400 } 3 230 } | 1 575 | 710 720 730 740 3 750 | 1 374 1 369 1 363 1 358 1 353 | 210 220 230 240 4 250 | 1 009 998 986 975 963 |
| 260 270 280 290 | 1 565 1 562 1 558 1 554 | 760 770 780 790 | 1 348 1 342 1 337 1 332 | 260 270 280 290 | 951 939 926 913 |
| 3 300 | 1 551 | 3 800 | 1 326 | 4 300 | 900 |
| 310 320 330 340 3 350 | 1 547 1 544 1 540 1 536 1 532 | 810 820 830 840 3 850 | 1 321 1 315 1 310 1 305 1 299 | 310 320 330 340 4 350 | 886 873 858 844 829 |
| 360 370 380 390 | 1 529 1 525 1 521 1 517 | 860 870 880 890 | 1 293 1 287 1 281 1 275 | 360 370 380 390 | 814 798 782 765 |
| 3 400 | 1 513 | 3 900 | 1 269 | 4 400 | 748 |
| 410 420 430 440 3 450 | 1 509 1 505 1 501 1 497 1 493 | 910 920 930 940 3 950 | 1 262 1 256 1 249 1 243 1 236 | 410 420 430 440 4 450 | 731 712 694 674 654 |
| 460 470 480 490 | 1 489 1 485 1 481 1 476 | 960 970 980 990 | 1 229 1 222 1 215 1 207 | 460 470 480 490 | 633 611 588 564 |
| 3 500 | 1 472 | 4 000 | 1 200 | 4 500 | 538 |
| 510 520 530 540 3 550 | 1 468 1 464 1 459 1 455 1 450 | 010 020 030 040 4 050 | 1 192 1 185 1 177 1 169 1 161 | 510 520 530 540 4 550 | 512 483 453 420 384 |
| 560 570 580 590 | 1 446 1 441 1 437 1 432 | 060 070 080 090 | 1 153 1 144 1 136 1 127 | 560 570 580 590 | 344 298 244 173 |
| 3 600 | 1 427 | 4 100 | 1 118 | 4 600 | — |
| 610 620 630 640 3 650 | 1 423 1 418 1 413 1 408 1 404 | 110 120 130 140 4 150 | 1 109 1 100 1 090 1 081 1 071 | | |
| 660 670 680 690 | 1 399 1 394 1 389 1 384 | 160 170 180 190 | 1 061 1 051 1 041 1 030 | | |
| 3 700 | 1 379 | 4 200 | 1 020 | | |



Halbe Breiten des Lademaßes

| Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm | Höhe über SO mm | Zugehö- rige halbe Breite mm |
|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| 3 300 | 1 575 | 3 600 | 1 410 | 3 900 | 1 200 | 4 200 | 900 |
| 310 | 1 570 | 610 | 1 405 | 910 | 1 190 | 210 | 890 |
| 320 | 1 564 | 620 | 1 399 | 920 | 1 180 | 220 | 880 |
| 330 | 1 559 | 630 | 1 394 | 930 | 1 170 | 230 | 870 |
| 340 | 1 553 | 640 | 1 388 | 940 | 1 160 | 240 | 860 |
| 3 350 | 1 548 | 3 650 | 1 383 | 3 950 | 1 150 | 4 250 | 850 |
| 360 | 1 542 | 660 | 1 377 | 960 | 1 140 | 260 | 840 |
| 370 | 1 537 | 670 | 1 372 | 970 | 1 130 | 270 | 830 |
| 380 | 1 531 | 680 | 1 366 | 980 | 1 120 | 280 | 820 |
| 390 | 1 526 | 690 | 1 361 | 990 | 1 110 | 290 | 810 |
| 3 400 | 1 520 | 3 700 | 1 355 | 4 000 | 1 100 | 4 300 | 800 |
| 410 | 1 515 | 710 | 1 350 | 010 | 1 090 | 310 | 790 |
| 420 | 1 509 | 720 | 1 344 | 020 | 1 080 | 320 | 780 |
| 430 | 1 504 | 730 | 1 339 | 030 | 1 070 | 330 | 770 |
| 440 | 1 498 | 740 | 1 333 | 040 | 1 060 | 340 | 760 |
| 3 450 | 1 493 | 3 750 | 1 328 | 4 050 | 1 050 | 4 350 | 750 |
| 460 | 1 487 | 760 | 1 322 | 060 | 1 040 | 360 | 740 |
| 470 | 1 482 | 770 | 1 317 | 070 | 1 030 | 370 | 730 |
| 480 | 1 476 | 780 | 1 311 | 080 | 1 020 | 380 | 720 |
| 490 | 1 471 | 790 | 1 306 | 090 | 1 010 | 390 | 710 |
| 3 500 | 1 465 | 3 800 | 1 300 | 4 100 | 1 000 | 4 400 | 700 |
| 510 | 1 460 | 810 | 1 290 | 110 | 990 | | |
| 520 | 1 454 | 820 | 1 280 | 120 | 980 | | |
| 530 | 1 449 | 830 | 1 270 | 130 | 970 | | |
| 540 | 1 443 | 840 | 1 260 | 140 | 960 | | |
| 3 550 | 1 438 | 3 850 | 1 250 | 4 150 | 950 | | |
| 560 | 1 432 | 860 | 1 240 | 160 | 940 | | |
| 570 | 1 427 | 870 | 1 230 | 170 | 930 | | |
| 580 | 1 421 | 880 | 1 220 | 180 | 920 | | |
| 590 | 1 416 | 890 | 1 210 | 190 | 910 | | |
| 3 600 | 1 410 | 3 900 | 1 200 | 4 200 | 900 | | |

Tafel 118

SNCF

Wagen beladen nach Lademaß GB werden als außergewöhnliche Sendungen nach dem UIC-Merkblatt 502, unter die Dauergenehmigung: ATE 40 00 481 045 über die Grenzbahnhöfe: TOURCOING, FEIGNIES, JEUMONT, ZOUFFTGEN, APACH, FORBACH, LAUTERBOURG und KEHL für die nachgenannten Bestimmungsbahnhöfe übernommen:

| | | |
|-----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| ABBEVILLE | BALE-VOYAGEURS | BRAY-DUNES (FRONTIÈRE) |
| ACHÈRES-TRIAGE | BANNALEC | BRAZEY EN-PLAINE |
| ACHTET | BANYULS-DELS-ASPRES | BRÉAUTÉ-BEUZEVILLE |
| AGEN | BAPAUME | BREST BASSINS |
| AIGREFEUILLE-LE-THOU | BARBENTANE-ROGNONAS | BRETEUIL-EMBRANCHEMENT |
| AIGUEBELLE | BADDYS (Lest | BRÉTIGNY |
| AIGUEPERSE | BAR-LE-DUC | BRETONCELLES |
| AIGUES-VIVES | BARONCOURT | BRICY-BOULAY |
| AILLEVILLERS | BASSENS-APPONTEMENTS | BRIENON |
| AILLY-SUR-NOYE | BASTA-LES-FORGES | BRIVE-LA-GAILLARDE |
| AIRVAULT-GARE | BATHIE (La) | BROHINIÈRE (La) |
| AIX-MARCHANDISES | BAYONNE | BRUGES |
| ALBERT | BAZANCOURT | BRUMATH |
| ALBERTVILLE | BAZEILLES | BRUYÈRES (Vosges) |
| ALBI-VILLE | BAZIÈGE | BRY-SUR-MARNE |
| ALENÇON | BEAUCAIRE-MARCHANDISES | BUISSON (LE) |
| ALIXAN-CHATEAUNEUF-D'ISERE | BEAUGENCY | BULLY GRENAVY |
| ALLONNES-BOISVILLE | BEAULIEU-LE-COUDRAY | BUZY (Meuse) |
| ALTKIRCH | BEAUNE | |
| AMAGNE-LUCQUY | BEAUVAIS | CALAIS-VILLE |
| AMBAZAC | BÈGLES | CAMBRAI-ANNEXE |
| AMBÉRIEU | BELFORT | CAMBRAI-VILLE |
| AMBOISE | BELLENAVES | CARBONNE |
| AMBRONAY-PRIAY | BELLEVILLE | CARCASSONNE |
| AMIENS | BELLEVILLE-SUR-SAÔNE | CARIGNAN |
| AMIFONTAINE | BÉNESTROFF | CARLING |
| ANGERS-SAINT-LAUD | BÉNING | CARPENTRAS |
| ANGOULÈME | BERGERAC | CASTELNAU D'ESTREFONDS |
| ANOR | BERGUES | CASTELNAUDARY |
| Apach (Moselle) | BERLAIMONT | CASTELSARRASIN |
| APACH-FRONTIÈRE | BERRE | CASTRES (Tarn) |
| ARAMON | BÉTHUNE | CATEAU (Le) |
| ARCHES | BÉZIERS | CAUDÉLAN-MÉRIGNAC |
| ARGAGNON | BIACHE-SAINT VAAST | CAUDRY |
| ARGENTAN | BIARRITZ | CAVAILLON |
| ARGENTEUIL | BISCHEIM | CAZÈRES-SUR-GARONNE |
| ARGENTON-SUR-CREUSE | BITCHE-LE-CAMP | CERBÈRE |
| ARLES | BLAGNY | CERCY-LA-TOUR |
| ARMENTIÈRES | BLAINVILLE-DAMELEVIÈRES | CHAGNY |
| ARNAGE | BLAISY-BAS | CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE |
| ARQUES (Pas-de-Calais) | BLANC-MESNIL (Le) | CHALON-SUR-SAÔNE |
| ARRAS | BLANGY SUR-BRESLE | CHALON-SUR-SAONE (PORT NORD) |
| ARRAS-MEAULENS | BLANQUEFORT | CHAMBÉRY CHALLES-LES-EAUX |
| ARS-SUR-MOSELLE | BLEUSE-BORNE (La) (Garage) | CHAMPAGNE |
| ARTENAY (Loiret) | BLOIS | CHAMPIGNEULLES |
| ARTIX | BOBIGNY G.C. | CHANDIEU-TOUSSIEU |
| ATTIN (GARAGE) | BOHAIN | CHANGIS-SAINT-JEAN |
| AUBAGNE | BOISLEUX | CHAPELLE-SUR-ERDE (La) |
| ÜBERGENVILLE-ELISABETHVILLE | BOLLÈNE-LA-CROISIÈRE | CHARITÉ (La) |
| AUBIGNÉ-RACAN | BON-ENCOTRE | CHARMANT |
| AUBIGNY-SUR-NÈRE | BONNARD-BASSOU | CHARMES (Vosges) |
| AUBRAIS-ORLEANS (Les) | BONNEVAL | CHARS |
| AULNAT | BONNIÈRES | CHARTRES |
| AULNOYE-AYMERIES | BORDEAUX-BASTIDE | CHASSENEUIL (Vienne) |
| AUMALE | BORDEAUX-HOURCADE | CHÂTEAUBRIANT |
| AUNEAU | BORDEAUX-PASSERELLE | CHÂTEAU-DU-LOIR |
| AURAY | BORDEAUX-SAINTJEAN | CHÂTEAUDUN |
| AUXERRE-SAINT GERVAIS | BORDEAUX-SAINT-LOUIS | CHÂTEAU-GONTIER |
| AVALLON | BOUCAU | CHÂTEAULIN-EMBRANCHEMENT |
| AVESNES | BOUCHAIN | CHÂTEAU NEUF-SUR-CHARENTE |
| AVIGNON | BOULOU-PERTHUS (LE) | CHÂTEAUROUX |
| AYTRE | BOURG-EN-BRESSE | CHÂTEAU-THIERRY |
| | BOURGET(LE) | CHÂTELAUDREN-POUAGAT |
| BACCARAT | BOURGETTRIAGE (LE) | CHÂTEL-CENSOIR |
| BACOUËL | BOURGOIN-JALLIEU | CHÂTELET ILE) |
| BAIGTS-DE-BEARN | BOURG-SAINT MAURICE | CHÂTELLERAULT |
| BAINS-LES-BAINS | BOURRON-MARLOTTE- | CHÂTEL-NOMEXY |
| BÂLE | BOUSSENS | CHATILLON-SUR-LOIRE |
| BALE-MARCHANDISES | BOUZONVILLE | CHAULNES |
| BALE-SAINT JEAN | BRAM | CHÉCY MARDIÉ |

CHELLES-GOURNAY
CHEMILLY-APPOIGNY
CHEVIGNYSAINT-SAUVEUR (Garage)
CHEVRIÈRES
CHOCQUES
CHOISY-LE-ROI
CINTEGABELLE
CLAMECY
CLERMONT FERRAND
CLISSON
COCHEREN
COGNAC
COLAYRAC
COLLONGES-FONTAINES
COLMAR
COLOMBIERS
COMMERCEY
COMPIÈGNE
CONDAT LE-LARDIN
CONFLANS-FIN-D' OISE
CONFLANS-JARNY
CONNERRÉ-BEILLÉ
CORBEHEM
CORBEIL-ESSONNES
CORBIE
CORDEMAIS
COSNE
COUCY-LÈS-EPPES
COUDEKERQUE-BRANCHE
COUHÉ-VÉRAC
COULANGES-SUR-YONNE
COULOMBIERS
COURNEUVE-DUGNY (La)
COURONNE (La)
COURVILLE-SUR-EURE
COUTRAS
CRAVANT-BAZARNES
CREIL
CRÉPY COUVRON
CRÉPY EN-VALOIS
CREUSOT (LE)
CREUTZWALD
CROTELLES
CROUY
CRUAS
CULOZ
CUPERLY

DAMMARTIN-JUILLYSAINTE-MARD
DAOURS
DARCEY (Côte-d'Or)
DAX
DECIZE
DERCY-MORTIERS
DIEMERINGEN
DIEPPE
DIEULOUARD
DIJON-PORTE-NEUVE
DINAN
DIRINON
DOCELLES-CHENIMÉNIL
DOL
DOMPIERRE-SUR-MER
DONCHERY
DONGES
DON-SAINGHIN
DOUAI
DOULON
DOURDAN
DOURGES
DREUX
DUNKERQUE

ÉBANGE
ÉCOUFLANT
EMPALOT (Garage)
ENNEZAT CLERLANDE
ENTRAIGUES-SUR-LA-SORGUE
ENTRESSEN
ÉPERNAY
ÉPIERRE-SAINT LÉGER

ÉPINAL
ÉPLUCHES
ÉPONE-MÉZIÈRES
ÉRAGNY NEUVILLE
ESCALQUENS
ESTAQUE (L')
ÉTAMPES
ÉTAPLES-LE-TOUQUET
EU

FACTURE
FARGNIERS (Garage)
FAULQUEMONT
FEIGNIES-FRONTIÈRE
FENOUILLET
FÈRE (La)
FERRIERES-FONTENAY
FERTÉ-HAUTERIVE (La)
FERTÉ-SAINT-AUBIN (La)
FERTÉ-SOUS-JOUARRE (La)
FERTOT (garage)
FLAVY-LE-MARTEL
FLIXECOURT
FOIX
FOLLIGNY
FONTAINEBLEAU-AVON
FORBACH
FORBACH-FRONTIÈRE
FORGENEUEVE (Garage)
FOUG
FOUQUEREUIL
FOURCHAMBAULT
FOURMIES
FRESNOY LE-GRAND
FREYMING-MERLEBACH
FRONTENEX
FRONTIGNAN
FROUARD

GAILLAC
GAILLON-AUBEVOYE
GANDRANGE-AMNÉVILLE
GANNAT
GANNES
GARGENVILLE
GAZINET-CESTAS
GENNES-LONGUEFUYE
GENNEVILLIERS
GENSAC-LA-PALLUE
GERZAT
GEVREY CHAMBERTIN
GEVREY TRIAGE
GIEN
GISORS-EMBRANCHEMENT
GIVORS-VILLE
GOUSSAINVILLE
GRAFFENSTADEN
GRANVILLE
GRENOBLE
GRISOLLES
GUIGNICOURT (Aisne)
GUILLAUCOURT
GUINGAMP

HAGONDANGE
HAM (SOMME)
HANGEST
HARGARTEN-FALCK
HAUBOURDIN
HAUSBERGEN
HAUTMONT
HAVRE (Le)
HAYANGE
HAZEBROUCK
HELLEMMES-LILLE
HÉMING
HENDAYE
HÉNIN-BEAUMONT
HENNEBONT
HERBERGEMENT LES-BROUZILS (L')
HÉRICOURT

HÉRICY
HERMITAGE-MORDELLES (L')
HERRLISHEIM (BAS-RHIN)
HESDIN
HETTANGE-GRANDE
HEYRIEUX
HOCHFELDEN
HOUDAN
HUTTE-COULOMBIERS (La)

IMPHY
INCHEVILLE
INGRANDES-SUR-VIENNE
IRUN
ISBERGUES
ISLE-FONTAINE-DE-VAUCLUSE (L')
ISSOUDUN
IS-SUR-TILLE
IVRY-SUR-SEINE-FRET

JALONS-LES-VIGNES
JANZÉ
JARNAC-CHARENTE
JARVILLE-LA-MALGRANGE
JAUNEY-CLAN
JEANDELIZE
JEUMONT
JEUMONT FRONTIÈRE
JOEUF
JOIGNY
JOUÉ-LÈS-TOURS
JUSSEY
JUVISY

KEHL-FRONTIÈRE
KERHUON
KUNTZIG

LABARTHE-INARD
LABENNE
LABOUHEYRE
LABRUGUIÈRE
LACQ
LACS (Les)
LALUQUE
LAMBALLE
LAMOTTE-BEUVRON
LANDEBIA
LANDERNEAU
LANDIVISIAU
LANDRECIES
LANGEAIS
LANGON
LAON
LAROCHÉ-MIGENNES
LAUMES-ALÉSIA (Les)
LAUTERBOURG
LAUTERBOURG-FRONTIÈRE
LAVAL
LAVANNES-CAUREL (Garage)
LAVAU
LAVILLEDIEU
LEDENON
LEFFRINCKOUCKE
LENS
LÉROUVILLE
LESCAR
LESQUIN
LEYMENT
LÉZIGNAN-AUDE
LEZOUX
LIANCOURT RANTIGNY
LIBERCOURT
LIBOURNE
LIEUSAINTE MOISSY
LILLE-CHAMP-DE-MARS
LILLE-DELIVRANCE
LILLE-FLANDRES
LILLE-GAROLILLE
LILLE-PORT-FLUVIAL (Garage)
LILLERS

LILLE-SAINT SAUVEUR
 LILLE-SUD
 LIMOGES-BÉNÉDICTINS
 LIMOGES-PUY-IMBERT
 LOISON
 LOISY-SUR-MARNE
 LOMME
 LONGJUMEAU
 LONGPRÉ-LES-CORPS-SAINTS
 LONGROY-GAMACHES
 LONGUEAU
 LONGUEIL-SAINT-MARIE
 LONGUYON
 LORIENT
 LOUHANS
 LOURCHES
 LUCE
 LUÇON
 LUMES
 LUNEL
 LUNÉVILLE
 LUSIGNAN
 LYON-GUILLOTIERE
 LYON-GUILLOTIERE-PORT HERRIOT
 LYON-PERRACHE
 LYON-PERRACHE-MIN
 LYON-VAISE

 MACON-PORT FLUVIAL
 MÂCON-VILLE
 MADELEINE (Nord) (La)
 MAILLY-LE-CAMP
 MAISONS-ALFORT-POMPADOUR
 MAISSE
 MALAUSE
 MALESHERBES
 MANS (Le)
 MANTES-LA-JOLIE
 MARAINVILLER
 MARAIS-DE-LOMME (Garage)
 MARCHEPRIME
 MARCHEZAIS-BROUÉ °
 MARCK
 MARESQUEL
 MARGUTFROMY
 MARLE-SUR-SERRE
 MARLY LES-VALENCIENNES
 MARMANDE
 MAROEUIL
 MARSEILLE-MARITIME-ARENC
 MARSEILLE-PRADO
 MARSEILLE-SAINT CHARLES
 MASSY-PALAISEAU-GRANDE-CEINTURE
 MAUBEUGE
 MAZAMETNISSAN
 MAZIÈRES-VERRUYES
 MEAUX
 MELUN
 MER
 MERREY (HAUTE-MARNE)
 MÉRU
 METZ-CHAMBRIERE
 METZ-DEVANT-LES-PONTS
 METZ-SABLON
 METZ-VILLE
 MEUNG-SUR-LOIRE
 MEUX-LA-CROIX-SAINTOUEN (Le)
 MEXIMIEUX-PEROUGES
 MÉZY
 MIRAMAS
 MIRIBEL
 MISSON-HABAS
 MITRY-CLAYE
 MODANE
 MODANE-FRONTIÈRE
 MOHON
 MONNAIE
 MONSEMPRON-LIBROS
 MONTAIGU-VENDÉE
 MONTARGIS
 MONTATAIRE

MONTAUBAN-DE-BRETAGNE
 MONTAUBAN-VILLE-BOURBON
 MONTBARD
 MONTBARTIER
 MONTCHANIN
 MONT DE-MARSAN
 MONTEREAU
 MONTÉROLIER-BUCHY
 MONTESCOURT
 MONTEUX
 MONTFAVET
 MONTFORT-L' AMAURY MÉRÉ
 MONTIERCHAUME
 MONTIÈRES
 MONTUEL
 MONTMÉLIAN
 MONTOIR-DE-BRETAGNE
 MONTELLIER
 MONTRÉJEU-GOURDAN-POLIGNAN
 MORCENX
 MORHANGE
 MORLAIX
 MOTHE-SAINT-HERAY (La)
 MOTTEVILLE
 MOUESSE (Garage)
 MOULIN-NEUF (Garage) (Oise)
 MOULINS-SUR-ALLIER
 MOURMELON-LE-PETIT
 MOUY-BURY
 MULHOUSE-DORNACH
 MULHOUSE-VILLE
 MUREAUX (LES)
 MURET
 MYENNES

 NAINTE-LES-BARRES
 NANÇOIS-TRONVILLE
 NANCY-SAINT-GEORGES
 NANCY-VILLE
 NANTES-ÉTAT
 NANTEUIL-LE-HAUDOUIN
 NARBONNE
 NEAU
 NEMOURS-SAINT PIERRE
 NESLE (Somme)
 NEUF-BRISACH
 NEUFCHÂTEAU
 NEUILLY SUR-MARNE
 NEUVY PAILLOUX
 NEUVY SUR-LOIRE
 NEVERS
 NICOLE
 NÎMES
 NIORT
 NISSAN
 NOGENT L' ARTAUD-CHARLY
 NOGENT LE-PERREUX
 NOGENT LE-ROTRON
 NOGENT-SUR-VERNISSON
 NOISY LE-SEC
 NOTRE-DAME-D'OE
 NOTRE-DAME-DE-BRIANÇON
 NOVÉANT
 NOYELLES
 NOYON
 NUISEMENT
 NUITS-SAINT GEORGES
 NUITS-SODS-RAVIÈRES

 OIRY
 OISSEL
 ORANGE
 ORGON
 ORLÉANS
 ORMES-SUR-VIENNE (Les)
 ORMOY-VILLERS
 OULLINS
 RIBÉCOURT
 PAGNYSUR-MEUSE
 PAGNY SUR-MOSELLE
 PANTIN

PARIS-BERCY-RAPÉE
 PARIS-LA-CHAPELLE
 PARIS-TOLBIAC
 PARTHENAY
 PATAY
 PAU
 PAUILLAC
 PELTRE
 PENNE (LOT ET GARONNE)
 PÉRIGUEUX
 PERPIGNAN-SAINT-CHARLES
 PERRIGNY
 PERSAN-BEAUMONT
 PETIT-COURONNE
 PETIT-QUEVILLY
 PEYROUTON
 PEZOU
 PIERRELATTE
 PLANCOËT
 PLANT CHAMPIGNY (Le)
 PLEINE-FOUGÈRES
 PLÉNÉE-JUGON
 PLESSIS-BELLEVILLE (Le)
 PLEYBER-CHRIST
 PLOUNÉRIN
 POINTE-BOUCHEMAINE (La)
 POIRIER (Le)
 POISSY
 POITIERS
 POIX-DE-PICARDIE
 POLIÉNAS
 POMBLIÈRE-SAINT MARCEL
 POMPEY
 PONT A-MOUSSON
 PONT A-VENDIN
 PONT D' ARDRES
 PONT DE-DORE
 PONT DE-L' ARCHE
 PONT DE-LA-DEULE
 PONT-DE-VEYLE
 PONT DU-CHATEAU
 PONTET (Le)
 PONTMORT
 PONT REMY
 PONTSAINT-MAXENCE
 PORT BOULET
 PORT D' ATELIER-AMANCE
 PORT DE-BONEUIL
 PORT-DE-PILES
 PORTES
 PORTET-SAINT-SIMON
 PORT LA-NOUVELLE
 PORT-SAINT-MARIE
 PORT-VENDRES-VILLE
 POUILLY SUR-LOIRE
 POUZIN (Le)
 PROUVY-THIANT
 PUY00

 QUÉMÉNÉVEN
 QUESTEMBERT
 QUIMPER
 QUIMPERLÉ

 RAISMES (Nord)
 RECUIGNIES
 REDING
 REDON
 REICHSTETT (Garage)
 REIMS
 REIMS-SAINT LEONARD (Garage)
 REMILLY
 REMOULINS-PONT-DU-GARD
 RENNES
 RETHEL
 RETTERS
 REVIGNY

 RICHWILLER
 RIEUX-ANGICOURT
 RIOM

RIS-ORANGIS
RIVES
RIVESALTES
ROCHEFORT
ROCHELLE-PALLICE (La)
ROCHELLE-VILLE (La)
ROCHE-SUR-YON (La)
ROCHY CONDÉ
ROESCHWOOG
ROGNAC
ROMANS-BOURG-DE-PÉAGE
RONCHIN
RONCQ
ROSIÈRES
ROSIÈRES-AUX-SALINES
ROSNY-SOUS-BOIS
ROSNY-SUR-SEINE
ROSPORDEN
ROUBAIX-WATTRELOS
ROUEN-MARTINVILLE
ROUEN-ORLEANS
ROUGEBARRE (Garage)
RUE
RUFFEC (CHARENTE)
RUNGIS

SABLÉ
SAINCAIZE
SAINT-AMAND-DE-VENDOME
SAINT-AMAND-LES-EAUX
SAINT-AMOUR
SAINT ANDRÉ-LE-GAZ
SAINT AVOLD
SAINT AVRE-LA-CHAMBRE
SAINT BRIEUC
SAINT-CÉSAIRE
SAINT CHAMAS
SAINT CYR
SAINTCYR-EN-VAL
SAINTCYR-GRANDE-CEINTURE
SAINT DENIS
SAINT DENIS-JARGEAU
SAINT DIÉ
SAINT DIZIER
SAINTE-COLOMBE-LES-VIENNE-SAINT-RO-
MAIN-EN-GAL
SAINTE-CROIX
SAINT ÉGRÈVE-SAINT ROBERT
SAINTE-MAURE-NOYANT
SAINT-ERME
SAINTES
SAINT-ÉTIENNE-DE-MONTLUC
SAINT-ÉTIENNE-DU-ROUVRAY
SAINT FLORENTIN-VERGIGNY
SAINT FONS
SAINT GAUDENS
SAINT GERMAIN-AU-MONT D' OR
SAINTGERMAIN-DES-FOSSÉS
SAINT GERVASY-BEZOUCÉ
SAINT HILAIRE-AU-TEMPLE
SAINT HILAIRE-SAINT-NAZAIRE
SAINT JEAN-DE-LOSNE
SAINT JEAN-DE-MAURIENNE-ARVAN
SAINT-JORY
SAINTJULIEN-CLÉNAVY
SAINTJULIEN-DU-SAULT
SAINTJULIEN-ÉCUISSES
SAINT-JULIEN-MONTRICHER-
SAINT JUST EN-CHAUSSÉE
SAINT-LÉGER-SUR-DHEUNE
SAINT-LOUBES
SAINT-LOUIS (Haut-Rhin)
SAINT-LOUIS-LES-AYGALADES
SAINT MALO
SAINT MARCEL
SAINT MARTIN-DE-CRAU
SAINT-MICHEL-SUR-CHARENTE
SAINT-MICHEL-VALLOIRE
SAINT NAZAIRE
SAINT OMER
SAINTOUE-DE-BREUIL

SAINT OUE-LES-DOCKS
SAINT PIERRE-D' ALBIGNY
SAINT-PIERRE-DES-CORPS
SAINT PIERRE-DU-VAUVRAY
SAINT-PIERRE-LA-COUR
SAINT PIERRE-LE-MOUTIER
SAINT POL-SUR-TERNOISE
SAINT PRIEST
SAINT QUENTIN
SAINT QUENTIN-FALLAVIER
SAINT RAMBERT-D' ALBON
SAINT ROCH (Somme)
SAINT SAVINIEN-SUR-CHARENTE
SAINT SAVIOL
SAINT SULPICE-AUTEUIL
SAINT SULPICE-LAURIÈRE
SAINT-VALLIER-SUR-RHONE
SAINT VARENT
SAINT-VINCENT DE-TYROSSE
SAINT-YRIEIX
SALBRIS
SALEUX
SANTES
SARREBOURG
SARREGUEMINES
SAUJON
SAULCY
SAULON
SAUMUR-RIVE-DROITE
SECLIN
SEDAN
SÉLESTAT
SENAS
SENNECEY LE-GRAND
SENS-LYON
SERMIZELLES-VÉZELAY
SÈTE
SEURRE
SIBELIN
SIERCK-LES-BAINS
SILLÉ-LE-GUILLAUME
SILLERY
SOISSONS
SOLFERINO
SOMAIN
SOMMESOUS
SORCY
SORGUES-CHÂTEAUNEUF-DU-PAPS
SOTTEVILLE
SOUPPES
SOUS-LE-BOIS
SOUYS (La)
STAINS
STRASBOURG-CRONENBOURG
STRASBOURG-NEUDORF
STRASBOURG-PORT DU-RHIN
SUCY-BONNEUIL
SUIPPES
SULLY SUR-LOIRE
SURDON
SURGÈRES
SURVILLIERS-FOSSÉS

TARASCON
TEIL (ARDÈCHE) (Le)
TERGNIER
TERRASSON
THAON
THEIL-LA-ROUGE (Le)
THENISSEY
THIONVILLE
THIVIERS
THOUARS
THOUROTTE
TIERCÉ
TONNAY-CHARENTE
TONNEINS
TOUL
TOULOUSE-MAGASINS-GENERAUX
TOULOUSE-RAYNAL
TOURCOING

TOURCOING-FRONTIÈRE
TOURNES
TOURNUS
TOURS
TOURY
TRACY SANCERRE
TRAPPES
TRÈBES
TRÉPORT MERS (Le)
TRICHERIE (La)
TRILPORT
TRITH-SAINT LÉGER
TROMPELOUP

UCKANGE

VAIRES-TORCY
VALBONNE (La)
VALENCE-D' AGEN
VALENCIENNES
VALENTON-LOCAL
VALENTON
MULTITECHNIQUE
VALLEROY MOINEVILLE VANNES
VARANGÉVILLE-SAINT NICOLAS
VARENNES-CHENNEVIÈRES (La)
VARENNES-SUR-ALLIER
VAUTRY
VAUMOISE
VAUX-SOUS-AUBIGNY
VAYRES
VELAUX-COUDOUX
VENDOME
VÉNISSIEUX
VERBERIE
VERDON (Le)
VERDUN
VERGEZE-CODOGNAN
VERNEUIL-SUR-AVRE
VERNON (EURE)
VERNOUILLET VERNEUIL
VERNOU-SUR-SEINE
VERSAILLES-MATELOTS
VERTAIZON
VERTOU
VERVINS
VEUVE (La)
VICHY
VIERZON
VIERZY
VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE
VILLENEUVE-D' INGRE
VILLENEUVE-LE-R01
VILLENEUVE-SAINT GEORGES-TRIAGE
VILLEPARISIS
VILLEPERDUE
VILLERS-COTTERETS
VILLERS-SAINTSEPLUCRE (Garage)
VINCEY
VITRÉ
VITRY-LA-VILLE
VITRY LE-FRANÇOIS
VITRY-SUR-SEINE
VOIRON
VOREPPE
VOULTE-SUR-RHONE (La)
VOUTRÉ
VOVES
WISSOUS

WOIPPY
WOIPPY-TRIAGE

XERTIGNY

YCHOUX
YFFINIAC

ZOUFFTGEN-FRONTIÈRE

Einschränkungen der Ladebreite

Tafel 2₁

Einschränkungen der Ladebreite auf den Strecken des Kontinents¹⁾

Waagerechte Mindestabstände in cm zwischen dem Lademaß und den Teilen der Ladung, die zwischen den Radsätzen oder Drehzapfen liegen.

| Abstand der Radsätze oder Drehzapfen | Abstand des betrachteten Querschnittes vom nächsten Radsatz bzw. vom nächstgelegenen Drehzapfen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-----|---|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| m | 0,5 | 1 | 1,5 | 2 | 2,5 | 3 | 3,5 | 4 | 4,5 | 5 | 5,5 | 6 | 6,5 | 7 | 7,5 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | |
| 7,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | | | | | | | | | | | | |
| 13 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | | | | | | | | | | | |
| 14 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | | | | | | | | | | |
| 15 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 6 | 7 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | | | | | | | | | |
| 16 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | | | | | | | | |
| 17 | 0 | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 10 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 12 | | | | | | | |
| 18 | 0 | 1 | 3 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 11 | 12 | 13 | 13 | 13 | 14 | 14 | | | | | | | |
| 19 | 0 | 1 | 3 | 4 | 6 | 7 | 8 | 10 | 11 | 12 | 12 | 13 | 14 | 14 | 15 | 15 | 16 | 16 | | | | | | |
| 19,5 | 0 | 1 | 3 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 14 | 15 | 16 | 16 | 16 | 17 | | | | | | |
| 20 | 0 | 1 | 3 | 5 | 6 | 8 | 9 | 10 | 12 | 13 | 14 | 14 | 15 | 16 | 16 | 17 | 17 | 18 | | | | | | |
| 20,5 | 0 | 1 | 3 | 5 | 7 | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 16 | 17 | 18 | 19 | 19 | 19 | | | | | |
| 21 | 0 | 2 | 3 | 5 | 7 | 8 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 | 16 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 21 | | | | | |
| 21,5 | 0 | 2 | 4 | 5 | 7 | 9 | 10 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 22 | 23 | 23 | | | | | |
| 22 | 0 | 2 | 4 | 6 | 7 | 9 | 11 | 12 | 13 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | | | | | |
| 24 | 0 | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 15 | 17 | 18 | 20 | 22 | 24 | 26 | 27 | 29 | 31 | 32 | 32 | | | | |
| 26 | 0 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 | 17 | 19 | 22 | 24 | 27 | 29 | 31 | 32 | 35 | 38 | 39 | 40 | 41 | | | |
| 28 | 0 | 3 | 6 | 8 | 10 | 13 | 15 | 17 | 20 | 23 | 26 | 28 | 31 | 33 | 36 | 38 | 41 | 44 | 47 | 48 | 49 | 50 | | |
| 30 | 1 | 3 | 6 | 9 | 11 | 14 | 16 | 19 | 23 | 26 | 29 | 32 | 35 | 38 | 41 | 43 | 47 | 51 | 54 | 56 | 58 | 59 | 59 | |
| Für andere als in der Tafel angegebenen Grundwerte sind die nächsthöheren Tafelwerte anzuwenden | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Bemerkungen

- Die waagerechten Mindestabstände sind für die Teile der Ladung, die weniger als 430 mm über Schienenoberkante liegen, um 5 cm zu vergrößern.
- Die waagerechten Mindestabstände sind bei Ladeeinheiten, die in Querrichtung wanken könnten zu vergrößern um:
 - 10 cm bei Stapeln (z.B. Baustahlmatten), die über die Rungen hinausragen,
 - 5 cm bei Luftbereiften Fahrzeugen, ohne Bindungen für Teile die höher liegen als 3200 mm über Schienenoberkante (gilt nicht für Fahrzeuge auf der zweiten Ebene von Doppelstockwagen).
- Bei Ladungen auf Drehgestellwagen sind die waagerechten Mindestabstände (für die zwischen den Drehzapfen liegenden Teile der Ladung) zu vergrößern, und zwar beim Achsstand der Drehgestelle
 - über 4 m bis 6 m um 1 cm
 - über 6 m um 2 cm
- Bei Verwendung von Schutzwagen oder eines Zwischenwagens siehe außerdem Ziff. 4.3 und Tafel 2₅.
- Außer dem obenstehenden gilt für Lademaß (UIC) GA (Tafel 1₂) und (UIC) GB (Tafel 1₃) folgendes Die waagerechten Mindestabstände sind für die Teile der Ladung, die mehr als 3320 mm (GA) bzw. 3360 mm (GB) über Schienenoberkante liegen, gemäß nachstehendem Verzeichnis zu verringern

Lademaß (UIC) GA

| | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| oberhalb einer Höhe von | 3 320 | 3 420 | 3 510 | 3 610 | 3 710 | 3 810 | mm |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | cm |

Lademaß (UIC) GB

| | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| oberhalb einer Höhe von | 3 360 | 3 490 | 3 620 | 3 750 | 3 890 | 4 020 | mm |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | cm |

Bemerkung : bei negativem Wert «0» einzusetzen

¹⁾ Für die Strecken in Finnland (VR) siehe Tafel 2₆

Tafel 2₂
(vorbehalten)

Einschränkungen der Ladebreite auf den Strecken des Kontinents

Waagerechte Mindestabstände in cm zwischen dem Lademaß und den Teilen der Ladung, die **über die Radsätze oder Drehzapfen** hinausragen.

| Abstand der Radsätze oder Drehzapfen | Abstand des betrachteten Querschnittes vom nächsten Radsatz bzw. vom nächstgelegenen Drehzapfen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-----|------|----|------|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|
| m | 0,5 | 1 | 1,5 | 1,75 | 2 | 2,25 | 2,5 | 3 | 3,5 | 4 | 4,5 | 5 | 5,5 | 6 | 6,5 | 7 | 7,5 | 8 | 8,5 | 9 | 9,5 | 10 |
| 7,5 | 0 | 0 | 2 | 3 | 3 | 4 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 16 | 18 | 21 | 23 | 26 | 29 | 32 | 37 | 42 | 46 | 52 |
| 8 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 | 4 | 5 | 7 | 9 | 11 | 14 | 16 | 18 | 21 | 23 | 26 | 29 | 33 | 38 | 42 | 47 | 53 |
| 9 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 10 | 12 | 14 | 16 | 19 | 21 | 24 | 27 | 30 | 35 | 39 | 44 | 49 | 55 |
| 10 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 17 | 19 | 22 | 25 | 27 | 32 | 36 | 41 | 46 | 52 | 57 |
| 11 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 8 | 10 | 13 | 15 | 17 | 20 | 23 | 25 | 29 | 34 | 38 | 43 | 49 | 54 | 59 |
| 12 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 9 | 11 | 13 | 15 | 18 | 21 | 23 | 26 | 31 | 36 | 41 | 46 | 51 | 56 | 62 |
| 13 | 0 | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 11 | 14 | 16 | 19 | 21 | 24 | 28 | 33 | 38 | 43 | 48 | 53 | 59 | 65 |
| 14 | 0 | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 12 | 14 | 17 | 19 | 22 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 56 | 62 | 68 |
| 15 | 0 | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 8 | 10 | 12 | 15 | 18 | 20 | 23 | 27 | 32 | 37 | 42 | 47 | 53 | 59 | 65 | 71 |
| 16 | 0 | 1 | 3 | 4 | 6 | 7 | 8 | 10 | 13 | 16 | 18 | 21 | 24 | 29 | 34 | 39 | 44 | 50 | 55 | 61 | 67 | 74 |
| 17 | 0 | 1 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 11 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 30 | 36 | 41 | 46 | 52 | 58 | 64 | 70 | 77 |
| 18 | 0 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 11 | 14 | 17 | 20 | 23 | 27 | 32 | 38 | 43 | 49 | 55 | 61 | 67 | 73 | 80 |
| 19 | 0 | 2 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 12 | 15 | 18 | 21 | 24 | 29 | 34 | 40 | 45 | 51 | 57 | 63 | 70 | 76 | 83 |
| 19,5 | 0 | 2 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 12 | 15 | 18 | 21 | 24 | 30 | 35 | 41 | 46 | 52 | 58 | 65 | 71 | 77 | 84 |
| 20 | 0 | 2 | 4 | 6 | 7 | 8 | 10 | 12 | 15 | 18 | 21 | 25 | 30 | 36 | 42 | 47 | 53 | 60 | 66 | 72 | 79 | 86 |
| 20,5 | 0 | 2 | 5 | 6 | 7 | 8 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 26 | 31 | 37 | 43 | 48 | 55 | 61 | 67 | 74 | 80 | 87 |
| 21 | 0 | 2 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 27 | 32 | 38 | 44 | 50 | 56 | 62 | 68 | 75 | 82 | 89 |
| 21,5 | 0 | 2 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 13 | 16 | 19 | 23 | 28 | 33 | 39 | 45 | 51 | 57 | 63 | 70 | 77 | 83 | 90 |
| 22 | 0 | 2 | 5 | 6 | 8 | 9 | 11 | 13 | 17 | 20 | 23 | 28 | 34 | 40 | 46 | 52 | 58 | 65 | 71 | 78 | 85 | 92 |
| 24 | 0 | 3 | 5 | 7 | 8 | 10 | 11 | 15 | 18 | 21 | 26 | 31 | 37 | 44 | 50 | 56 | 63 | 70 | 77 | 84 | 91 | 98 |
| 26 | 0 | 3 | 6 | 8 | 9 | 11 | 12 | 16 | 19 | 23 | 29 | 35 | 41 | 47 | 54 | 61 | 68 | 75 | 82 | 89 | 97 | 105 |
| 28 | 0 | 3 | 7 | 8 | 10 | 12 | 13 | 17 | 20 | 25 | 31 | 38 | 44 | 51 | 58 | 65 | 72 | 80 | 87 | 95 | 103 | 111 |
| 30 | 0 | 4 | 7 | 9 | 11 | 12 | 14 | 18 | 22 | 28 | 34 | 41 | 48 | 55 | 62 | 70 | 77 | 85 | 93 | 101 | 109 | 118 |
| Für andere als in der Tafel angegebenen Grundwerte sind die nächsthöheren Tafelwerte anzuwenden | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

T 2₃

Bemerkungen

1. Die waagerechten Mindestabstände sind für die Teile der Ladung, die weniger als 430 mm über Schienenoberkante liegen, um 5 cm zu vergrößern.
2. Die waagerechten Mindestabstände sind bei Ladeeinheiten, die in Querrichtung wanken könnten zu vergrößern um
 - 10 cm bei Stapeln (z.B. Baustahlmatten), die über die Rungen hinausragen,
 - 5 cm bei luftbereiften Fahrzeugen, ohne Bindungen für Teile die höher liegen als 3 200 mm über Schienenoberkante (gilt nicht für Fahrzeuge auf der zweiten Ebene von Doppelstockwagen).
3. Bei Verwendung von Schutzwagen oder eines Zwischenwagens siehe außerdem Ziff. 4.3 und Tafel 2₅.
4. Außer dem obenstehenden gilt für Lademaß (UIC) GA (Tafel 1₂) und (UIC) GB (Tafel 1₃) folgendes:

Die waagerechten Mindestabstände sind für die Teile der Ladung, die mehr als 3 320 mm (GA) bzw. 3 360 mm (GB) über Schienenoberkante liegen, gemäß nachstehendem Verzeichnis zu verringern:

| | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| Lademaß (UIC) GA | | | | | | | |
| oberhalb einer Höhe von | 3 320 | 3 420 | 3 510 | 3 610 | 3 710 | 3 810 | mm |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | cm |
| <hr/> | | | | | | | |
| Lademaß (UIC) GB | | | | | | | |
| oberhalb einer Höhe von | 3 360 | 3 490 | 3 620 | 3 750 | 3 890 | 4 020 | mm |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | cm |

Bemerkung: bei negativem Wert «0» einzusetzen

Tafel 2₅

Einschränkungen der Ladebreite auf den Strecken des Kontinents

Waagerechte Mindestabstände **in cm** zwischen der Ladung, den Wagenseitenwänden oder Rungen bei Schutz- oder Zwischenwagen.

| Abstand der Radsätze oder der Drehzapfen des tragenden Wagens | Entfernung zwischen der Ladung und den Seitenwänden oder Rungen ¹⁾ in cm | | | | | | | | | bei Zwischenwagen |
|--|--|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-------------------|
| | bei Schutzwagen Abstand des betrachteten Querschnitts vom nächstgelegenen Radsatz oder vom nächstgelegenen Drehzapfen des oder der tragenden Wagen | | | | | | | | | |
| | m | 3 | 4 | 5 | 6 | 6,5 | 7 | 8 | 9 | |
| 4 | 26 | | | | | | | | | |
| 6 | 26 | 31 | 38 | 45 | 49 | 53 | 61 | 70 | 80 | |
| 8 | 26 | 32 | 39 | 47 | 50 | 55 | 63 | 72 | 83 | |
| 10 | 28 | 34 | 41 | 49 | 54 | 58 | 67 | 77 | 88 | 24 |
| 12 | 29 | 36 | 44 | 52 | 57 | 61 | 71 | 81 | 93 | 28 |
| 14 | 31 | 38 | 47 | 56 | 60 | 65 | 76 | 86 | 98 | 33 |
| 16 | 33 | 41 | 50 | 59 | 64 | 69 | 80 | 92 | 104 | 38 |
| 18 | 34 | 43 | 53 | 63 | 68 | 73 | 85 | 97 | 110 | 44 |
| 20 | 36 | 46 | 56 | 67 | 72 | 78 | 90 | 102 | 116 | 51 |
| 25 | 41 | 52 | 64 | 76 | 83 | 89 | 103 | 117 | 132 | 71 |
| 30 | 46 | 58 | 72 | 86 | 93 | 100 | 116 | 131 | 148 | 95 |
| Für andere als die in der Tafel angegebenen Grundwerte sind die nächsthöheren Tafelwerte anzuwenden. | | | | | | | | | | |

¹⁾ Ladungen, auf welche die fett gedruckten waagrechten Mindestabstände anzuwenden sind, gelten als außergewöhnliche Sendungen (ziffer 7).

Tafel 2₆

Einschränkungen der Ladebreite auf den Strecken in Finnland (VR)

Waagerechte Mindestabstände **in cm** zwischen dem Lademaß und den Teilen der Ladung, die **zwischen den Radsätzen oder Drehzapfen** liegen.

| Abstand der Radsätzen oder Drehzapfen | Abstand des betrachteten Querschnittes vom nächstgelegenen Radsatz bzw. vom nächstgelegenen Drehzapfen | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| m | 5,0 | 5,5 | 6,0 | 6,5 | 7,0 | 7,5 | 8,0 | 8,5 | 8,75 | 9,0 | 9,5 | 10,0 |
| 17,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 17,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 18,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 19,0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | |
| 20,0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 |
| Für andere als die in der Tafel angegebenen Grundwerte sind die nächsthöheren Tafelwerte anzuwenden. | | | | | | | | | | | | |

Bemerkungen

1. Die waagerechten Mindestabstände sind für die Teile der Ladung, die weniger als 330 mm über Schienenoberkante liegen, um 7,5 cm zu vergrößern.
2. Die waagerechten Mindestabstände sind bei Ladeeinheiten, die in Querrichtung wanken könnten zu vergrößern um.
 - 10 cm bei Stapeln (z.B. Baustahlmatten), die über die Rungen hinausragen,
 - 5 cm bei Luftbereiften Fahrzeugen, ohne Bindungen für Teile die höher liegen als 3200 mm über Schienenoberkante (gilt nicht für Fahrzeuge auf der zweiten Ebene von Doppelstockwagen).

Tafel 2,

Einschränkungen der Ladebreite auf den Strecken in Finnland (VR)

Waagerechte Mindestabstände in cm zwischen dem Lademaß und den Teilen der Ladung, die **über die Radsätze oder Drehzapfen** hinausragen.

| Abstand der Radsätze oder Drehzapfen | Abstand des betrachteten Querschnittes vom nächstgelegenen Radsatz bzw. vom nächstgelegenen Drehzapfen | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 1,2 | 1,5 | 2,0 | 2,5 | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 4,5 | 5,0 | 5,5 | 6,0 | 6,5 |
| m | | | | | | | | | | | | |
| 6,0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 3 | | | | | | | |
| 7,0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 3 | | | | | | |
| 8,0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | | | | | |
| 9,0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | | | | |
| 10,0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 4 | | | |
| 11,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 5 | 9 | | |
| 12,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 7 | 11 | 15 | |
| 13,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 7 | 12 | 17 | 21 |
| 14,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 9 | 14 | 18 | 23 |
| 15,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 11 | 15 | 20 | 25 |
| 16,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 | 12 | 17 | 22 | 27 |
| 17,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9 | 14 | 18 | 23 | 29 |
| 18,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 10 | 15 | 20 | 25 | 31 |
| 19,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 11 | 17 | 22 | 27 | 33 |
| 20,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 13 | 18 | 23 | 30 | 35 |
| Für andere als die in der Tafel angegebenen Grundwerte sind die nächsthöheren Tafelwerte anzuwenden. | | | | | | | | | | | | |

Bemerkungen

- Die waagerechten Mindestabstände sind für die Teile der Ladung, die weniger als 330 mm über Schienenoberkante liegen, um 7,5 cm zu vergrößern.
- Die waagerechten Mindestabstände sind bei Ladeeinheiten, die in Querrichtung wanken könnten zu vergrößern um
 - 10 cm bei Stapeln (z.B. Baustahlmatten), die über die Rungen hinausragen,
 - 5 cm bei Luftbereiften Fahrzeugen, ohne Bindungen für Teile die höher liegen als 3200 mm über Schienenoberkante (gilt nicht für Fahrzeuge auf der zweiten Ebene von Doppelstockwagen).

Tafel 3

Seitenborde von Flachwagen, die herabgeklappt werden können, ohne das internationale Lademass zu überschreiten

| UIC Code Nr. | Eisenbahn verkehrsunter- nehmen | Wagen | | Seitenborde je Seite | |
|--------------------|---------------------------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|----------------------------------|
| | | Buchstaben- code | Nummernreihe | Ingesamt | Die herabgeklappt sein dürfen |
| 51 | PKP | Kbkk | 300 0 000 - 301 3 999 | 6 | alle |
| | | K/Kbkk | 321 0 000 - 321 7 999 | 6 | alle |
| | | K/Kbkk | 322 1 000 - 322 2 999 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 330 0 000 - 330 9 999 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks/Kbkk | 341 5 000 - 341 7 999 | 5 | die 4 mittleren |
| 52 | BDŽ | Ras | 393... | 8 | alle |
| 54 | ČD | Kbkks | 341 5 ... - 341 6 ... | 7 | alle |
| | | Res | 394 1 ... - 394 4 ... | 9 | alle |
| 55 | MÁV | Ks | 330 0 000 - 330 7 999 | 6 | alle |
| | | Lgs | 441 6 ... | | alle |
| 56 | ŽSSK | Kbkks | 341 5 ... - 341 6 ... | 7 | alle |
| | | Res | 394 1 ... - 394 4 ... | 9 | alle |
| 64 | FNME | Kkkim | 328 3 000 - 328 3 010 | 4 | alle |
| 65 | MŽ | Kbs | 333 0 200 - 333 0 245 | 6 | die 4 mittleren |
| 71 | RENFE | Ks | 330 1 000 - 330 1 049 | 6 | alle |
| | | Ks | 330 0 000 - 330 0 412 | 6 | alle |
| 72 | JŽ | Kbs | 333 0 200 - 333 0 249 | 6 | die 4 mittleren |
| 73 | CH | - | - | - | - |
| 74 | GC | Kbs | 330 0 004 - 330 0 998 | 6 | die 4 mittleren |
| 79 | SŽ | - | - | - | - |
| 80 | DB | Ks 446 | 330 0 000 - 330 1 191 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks 447 | 330 1 500 - 330 1 799 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kbs 443 | 333 0 000 - 333 6 785 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kbs 442 | 333 7 000 - 334 8 599 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kbs 442 | 335 0 650 - 335 0 999 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kls 443 | 336 0 000 - 336 3 399 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kls 442 | 336 5 000 - 336 9 999 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Klps 444 | 339 0 000 - 339 0 129 | 4* | die 4 mittleren |
| | | Kls-x 448 | 346 7 000 - 346 8 361 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Res 675 | 394 2 000 - 394 2 499 | 8 | die 6 äußeren |
| | | Res 677 | 394 2 500 - 394 2 749 | 9 | die 6 äußeren |
| | | Res 676 | 394 2 750 - 394 2 751 | 9 | alle |
| | | Res 677 | 394 2 752 - 394 2 886 | 9 | die 6 äußeren |
| | | Res 676 | 394 2 887 - 394 2 999 | 9 | alle |
| | | Res 676 | 394 3 000 - 394 3 999 | 9 | alle |
| | | Res 676 | 394 4 000 - 394 4 134 | 9 | alle |
| | | Res 678 | 399 7 000 - 399 7 543 | 9 | alle |
| | | Samms-u 454 | 486 0 000 - 486 0 999 | 6 | alle |
| | | Samms-u 454 | 486 6 000 - 486 6 599 | 6 | alle |
| | | Samms-u 453 | 486 7 000 - 486 7 765 | 7 | alle |
| 81 | OBB | Ks | 330 0 ... | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 331 0 ... | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 331 0 ... | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kbs | 333 0 ... | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kbs | 334 0 ... | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kbs | 334 1 ... | 6 | die 4 mittleren |
| 82 | CFL | Ks | 330 0 101 - 330 0 250 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 330 1 101 - 330 1 200 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kkks | 340 4 001 - 340 4 067 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Res | 393 6 101 - 393 6 210 | 9 | die 4 äußeren |
| | | Renss | 399 0 001 - 399 0 080 | 9 | die 4 äußeren |

* Äußere Seitenborde fehlen

Tafel 3

Seitenborde von Flachwagen, die herabgeklappt werden können, ohne das internationale Lademass zu überschreiten

| UIC Code Nr. | Eisenbahn verkehrsunter- nehmen | Wagen | | Seitenborde je Seite | |
|--------------|---------------------------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|----------------------------------|
| | | Buchstaben- code | Nummernreihe | Ingesamt | die herabgeklappt sein dürfen |
| 83 | | Ks | 330 0 000 - 330 1 499 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 332 0 000 - 332 0 199 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Km | 310 0 000 - 310 0 398 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kkkm | 320 5 000 - 320 5 391 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kms/Kkms | 340 0 000 - 340 0 098 | 6 | die 4 mittleren |
| 85 | SBB/CFF | Ks | 330 0 ... - 330 1 ... | 6 | die 4 mittleren |
| 86 | DSB | Ks | 330 0 000 - 330 0 299 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Kbs | 333 0 000 - 333 0 449 | 6 | die 4 mittleren |
| 87 | SNCF | Ks | 330 6 700 - 330 9 199 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 331 0 400 - 331 1 399 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 331 2 000 - 332 0 499 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 332 1 875 - 332 2 999 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 332 3 550 - 332 4 099 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 332 4 100 - 332 4 249 | 6 | die 4 mittleren |
| | | Ks | 332 8 850 - 332 8 999 | 6 | die 4 mittleren* |
| | | Res | 393 8 500 - 394 2 799 | 9 | die 2 äußeren |
| | | Res | 394 7 950 - 394 7 999 | 9 | die 2 äußeren |
| 88 | SNCB | Lfls | 414 5 200 - 414 5 299 | 6 | alle |
| | | Ks | 330 4 000 - 330 5 149 | 6 | alle |
| | | Ks | 330 0 000 - 330 0 899 | 5 | alle |

* Die 2 mittleren Seitenborde nur für Wagen befördert nach Spanien oder nach Portugal

Auflaufprüfung für Verladearten und lose Sicherungsmittel

1 Zweck

Bei den Prüfungen soll festgestellt werden, ob die Verladearten und die losen Sicherungsmittel den Transportbeanspruchungen des Bahnbetriebs in Wagenlängsrichtung standhalten.

2 Prüfbedingungen

2.1 Prellbockwagen :

Der Wagen ist

- ein offener Drehgestellwagen,
- mit Seitenpuffern der Gruppe A nach **UIC Merkblatt 526-1** ausgerüstet,
- auf 80 t Gesamtmasse beladen, vorzugsweise mit Schüttgut,
- ungebremst auf ebenem geraden Gleis stehend und im Abstand von ca. 1 m mit Hemmschuhen gegen Entlaufen gesichert.

2.2 Wagen mit der zu prüfenden Verladeart :

Der Wagen ist

- möglichst ausgelastet (nicht nur Teilladung), um einen niedrigen Sicherungsaufwand zu erreichen,
- grundsätzlich mit Seitenpuffern der Gruppen A und B nach **UIC Merkblatt 526-1** oder nach **UIC Merkblatt 526-2** ausgerüstet.

Versuchsergebnisse unter Verwendung von Wagen mit Puffern nach **UIC Merkblatt 526-1**, Gruppe C oder **UIC Merkblatt 526-3** sind nicht auf Wagen mit herkömmlichen Puffern (**UIC Merkblatt 526-1**, Gruppen A und B sowie **UIC Merkblatt 526-2**) übertragbar.

Der Wagenboden ist

- besenrein,
- von Rückständen der Ladung und Ladungssicherungsmittel sowie von Schnee und Eis befreit.

Der Zustand des Wagenbodens (z.B. nass, trocken) ist im Versuchsbericht anzugeben.

2.3 Stellung des Prellbockwagens

Wenn es die Versuchsdurchführung erfordert, kann der Prellbockwagen auch auf den Wagen mit der zu prüfenden Verladeart auflaufen.

2.4 Auflaufprogramm

Die Geschwindigkeiten der nachstehend angegebenen Toleranzbereiche sind Referenzgeschwindigkeiten, wobei die erzielten Ergebnisse gemäß Ziff. 3 auszulegen sind.

2.4.1 Wagenladungen mit Abstoßen und Ablaufenlassen

Zwei Stöße in der gleichen Richtung,

- 1. Stoß mit 5-7 km/h,
- 2. Stoß mit 8-9 km/h,

danach anschließend ohne Veränderung am Zustand der Ladungssicherung

- 1 Gegenstoß mit 8-9 km/h.

Die Notwendigkeit der Durchführung des Gegenstoßes soll auf Grund der Ergebnisse der vorherigen zwei Stöße beurteilt werden, ggf. mit Berücksichtigung der Merkmale des Gutes und der Verladeart.

2.4.2 Wagenladungen ohne Abstoßen und Ablaufenlassen (geschlossene Züge)

Zwei Stöße in der gleichen Richtung, beide mit 3-4 km/h.

2.5 Messung der Auflaufgeschwindigkeiten

- Messstrecke vorzugsweise durch Zündhütchen markiert.
- Ende der Messstrecke ungefähr 10 m vor den Puffern des Prellbockwagens.
- Messung mit Stoppuhr Umrechnung der unter 2.4.1 angegebenen Toleranzbereiche über die Umrechnungstabelle «Zeitwert/Auflaufgeschwindigkeit» gemäß Ziffer 5.
- Stoppvorrichtung für die Prüfungen
zwischen Messstrecke und Prellbockwagen eingelegte Hemmschuhe stellen eine Notbremse dar, die die Prüfung stoppen kann.

Fall 1: wenn die Auflaufgeschwindigkeit gemäß 3 nachstehend als nicht auswertbar gilt, dann sind die Hemmschuhe zu belassen.

Fall 2: wird die Auflaufgeschwindigkeit als korrekt beurteilt, dann sind die Hemmschuhe sofort (z. B. mittels eines Drahts) wegzuziehen.

- Es kann auch mit höherwertigen Messtechniken gearbeitet werden.

3 Auswertung

Nach Durchführung des Auflaufprogramms gemäß Ziffer 2.4

- muss die Betriebssicherheit gewährt sein,
- dürfen Sicherungsmittel, Wagenbauteile und Ladegüter nicht beschädigt sein.

Bei Ladungen, die sich in Wagenlängsrichtung frei verschieben können, wird als Verschiebeweg derjenige gewertet, der beim zweiten Stoß auftritt.

Das Ergebnis des Versuchs ist auf den Mitteilungen gemäß Muster 1 unter Ziffer 7 zu vermerken.

4 RID-Güter

RID-Güter werden bei den Auflaufversuchen den andern Ladegütern gleichgestellt. Andere Anforderungen sind im RID unter den < Besonderen Vorschriften für die verschiedenen Klassen » vermerkt.

5 Umrechnungstabelle

| km/h | Auflaufgeschwindigkeit | | | | | |
|------|------------------------|------|------|------|-------|-------|
| | Messstrecke | | | | | |
| | 5 m | 6 m | 7 m | 8 m | 9 m | 10 m |
| | Sekunde | | | | | |
| 3 | 6,00 | 7,20 | 8,40 | 9,60 | 10,80 | 12,00 |
| 4 | 4,50 | 5,40 | 6,30 | 7,20 | 8,10 | 9,00 |
| 5 | 3,60 | 4,32 | 5,04 | 5,76 | 6,48 | 7,20 |
| 7 | 2,57 | 3,09 | 3,60 | 4,11 | 4,63 | 5,14 |
| 8 | 2,25 | 2,70 | 3,15 | 3,60 | 4,05 | 4,50 |
| 9 | 2,00 | 2,40 | 2,80 | 3,20 | 3,60 | 4,00 |

Titel (Gutart)

Verladebeispiel:

$$\frac{000^{2)}}{00^{3)}-000^{4)}-00^{5)}}-$$

Einzelwagen und Wagengruppen

Wagen in geschlossenen Zügen und kombiniertem Ladungsverkehr
Wagen mit Langhubstoßdämpfern

Ladegut

Wagen

Verladeart

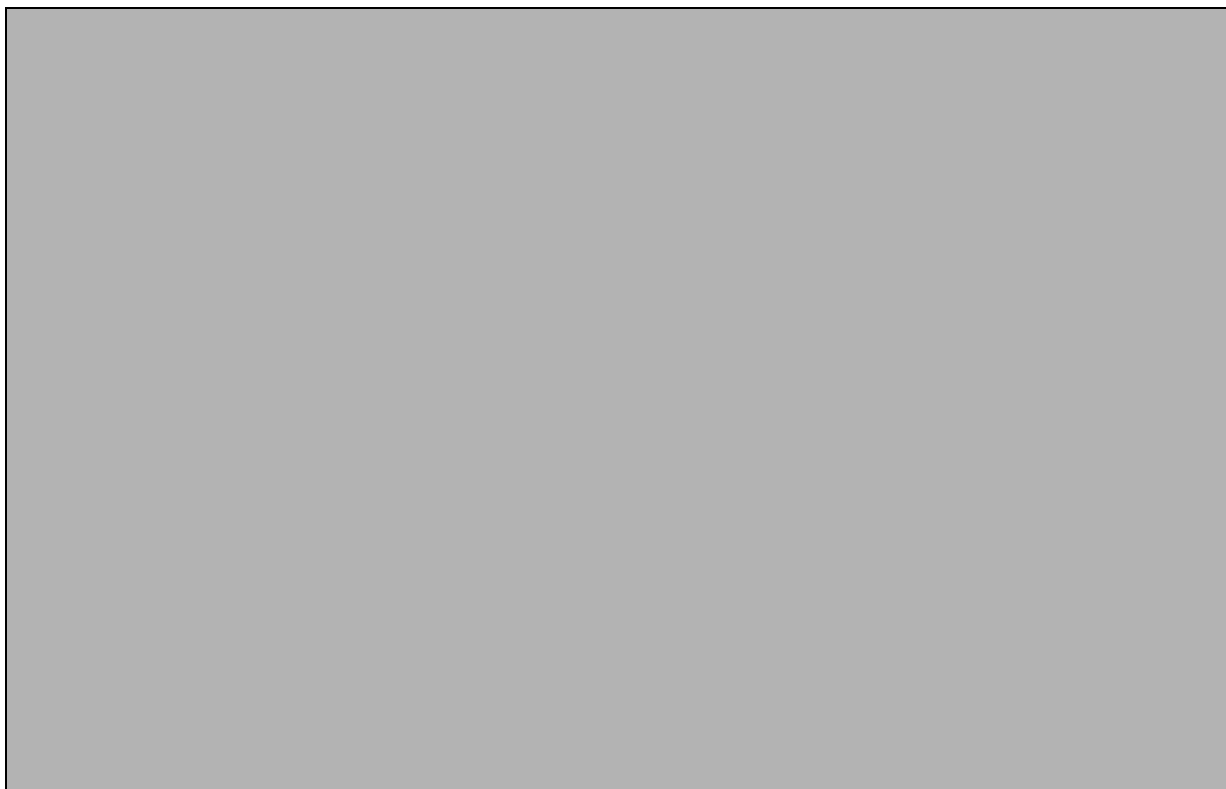
Sicherung

- in Wagenlängsrichtung

- in Wagenquerrichtung

Ergänzende Angaben

Bei einem rosa Verladebeispiel sind die Abweichungen von den UIC Verladerichtlinien, Band 1 aufzuführen:



Verhalten der Ladung bei Auflaufstößen gemäß Tafel 4

- stärkster Stoß :.....km/h
- (Zustand von Ladung, Sicherungsmitteln und ggf. Wagenbauteilen nach dem nächsten Stoß)
- (ggf. Größe des Verschiebeweges)
- (ggf. warum wurden keine oder von Tafel 4 abweichende Auflaufversuche durchgeführt)

Mitteilung über ein Verladebeispiel

Verladebeispiel, Zustimmung durch

Herausgebendes Eisenbahnverkehrsunternehmen :

Blatt: $\frac{000^{2)}}{00^{3}-000^{4})-00^{5})}$

durch dieses Blatt wird
Blatt: $\frac{000^{2)}}{00^{3}-000^{4})-00^{5})}$ ungültig

-
- 1) Papierfarbe :
- blau, Mitteilung über ein Verladebeispiel, das Band 1 Rechnung trägt
- rosa, Mitteilung über ein zwischen EVU vereinbartes Verladebeispiel, das Band 1 nicht voll Rechnung trägt
- gelb, Mitteilung über ein Verladebeispiel für Züge des herausgebenden EVU, das Band 1 nicht voll Rechnung trägt
- 2) Nummer des Kapitels gemäß dem Inhaltsverzeichnis von Band 2 (Bsp. : 001=Metall ; 002=Holz usw.)
- 3) Kode-Nummer der Herausgebenden-EVU
- 4) Registrierung im Ausgabejahr
- laufende Nummer für blaue Mitteilungen (Nr. ab 001)
- laufende Nummer für rosa Mitteilungen (Nr. ab 101)
- laufender Buchstabe für gelbe Mitteilungen
- 5) Ausgabejahr