

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1962	Seite
Personalnachrichten			
221	10. 8. 1962	Auszeichnung	478
Allgemeine Angelegenheiten			
222	21. 8. 1962	Allgemeine Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes im Bereich der Deutschen Bundesbahn — AVV UZwG — BMV (DB) — vom 21. August 1962	478
223	21. 8. 1962	Allgemeine Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung — AVV UZwG — BMV (WSV) — vom 21. August 1962	480
Eisenbahnwesen			
224	10. 8. 1962	Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Deutschen Bundesbahn vom 10. August 1962 (Bundesgesetzbl. II S. 1039)	482
Straßenverkehr			
225	14. 8. 1962	Verordnung über die Anerkennung von Stadt- und Landkreisen nach § 6a des Güterkraftverkehrsgesetzes	482
226	13. 8. 1962	Gültigkeit des deutschen Führerscheins in den Vereinigten Staaten von Amerika	483
227	15. 8. 1962	Kennzeichnung von Halt- und Parkverbotstrecken durch Pfeile	484
228	16. 8. 1962	Verzeichnis der länglichen runden Kennzeichen	484
229	20. 8. 1962	Nationalitätszeichen im internationalen Kraftfahrzeugverkehr	485
230	24. 8. 1962	Anschriften von Kraftfahrzeughaltern	485
231	27. 8. 1962	Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 3/62	486
Binnenschifffahrt			
232	2. 8. 1962	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über die Gestaltung der Einweisungssignale für die Einfahrt in die Vorhäfen der Abstiegbauwerke des Dortmund-Ems-Kanals bei Henrichenburg und Waltrop	486
233	7. 8. 1962	Tarif für die Erhebung von Hafengebühren durch die Stadt Kiel — III. Nachtrag	487
234	7. 8. 1962	Tarife für die Häfen Emden und Norddeich	487
235	8. 8. 1962	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schubschifffahrt auf der Elbe und auf dem Elbe-Lübeck-Kanal	487

Nr.	Dat.	VkB1 1962	Seite
236	14. 8. 1962	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	487
237	16. 8. 1962	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr von Motorsportbooten auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster	488
238	16. 8. 1962	Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird	488
Seeverkehr			
239	27. 8. 1962	Lotsordnung für den Hafen Wilhelmshaven	488
240	14. 8. 1962	Tarif für die Entgelte der Kanalsteuer auf dem Nord-Ostsee-Kanal vom 20. Juli 1957	489
Luftfahrt			
241	27. 8. 1962	Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Bauvorschrift Nr. 1 für Luftfahrtgerät)	489
Personalnachrichten			
242	14. 8. 1962	Stellenausschreibung	490
243	15. 8. 1962	Stellenausschreibung	491
244	15. 8. 1962	Stellenausschreibung	491
Aufgebote			
244a	15. 9. 1962	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	490
244b	15. 9. 1962	Aufbietung von abhandengekommenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheinen und von Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	491
244c	15. 9. 1962	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	500 a—500 000

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:	
Übersicht	492
Auslese	494
Bücherschau	
Neuerscheinungen	497
Buchbesprechungen	498
Rechtsprechung	499

16. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. September 1962

Heft 17

AMTLICHER TEIL

Personalnachrichten

Nr. 221 Auszeichnung

Bonn, den 10. August 1962
Z 1 — Pov E 9/140 Bp/62

Der Herr Bundespräsident hat dem Präsidenten einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion a. D.

Dr.-Ing. Friedrich Walther, Bremen,
in Anerkennung seiner Verdienste um die Bundeswasser- und Schifffahrtsverwaltung das Verdienstkreuz I. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lauffs

(VkB1 1962 S. 478)

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 222 Allgemeine Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes im Bereich der Deutschen Bundesbahn — AVV UZwG — BMV (DB)

Vom 21. August 1962

Nach § 18 des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes (UZwG) vom 10. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 165) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

I Rechtliche Grundlagen

(Zu § 1)

(1) Vollzugsbeamte im Sinne des UZwG können auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung in Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben von einer Person ein Handeln, Dulden oder Unterlassen verlangen und erforderlichenfalls erzwingen.

(2) Für die Vollzugsbeamten der Deutschen Bundesbahn ergibt sich die gesetzliche Ermächtigung,

1. ein Handeln, Dulden oder Unterlassen zu verlangen, aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928 (Reichsgesetzbl. II S. 541), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2421) und, soweit sie strafbare Handlungen und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen haben, aus der Strafprozeßordnung und dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten,
2. ein Handeln, Dulden oder Unterlassen zu erzwingen, aus dem Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz vom 27. April 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 157) in der Fassung vom 12. April 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 429), aus § 77 Abs. 2 BO und für Maßnahmen, die ihre Rechtsgrundlage in der Strafprozeßordnung und in dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten haben, aus diesen Gesetzen.

II

Zur Anwendung unmittelbaren Zwanges befugte Personen

(Zu § 6 Nr. 3 und 9, § 9 Nr. 3 und 8)

- (1) Vollzugsbeamte der Deutschen Bundesbahn sind
 - a) die in § 74 Abs. 1 BO aufgeführten Eisenbahnpolizeibeamten,
 - b) die Fahndungsbeamten.

(2) Bei Anwendung unmittelbaren Zwanges sind zum Gebrauch von Schußwaffen nur die Beamten der hauptamtlichen Bahnpolizei und die Fahndungsbeamten befugt.

III

Anwendung unmittelbaren Zwanges auf Anordnung

(Zu § 7)

(1) Werden im Vollzugsdienst mehrere Vollzugsbeamte gemeinsam tätig, so ist der den Einsatz leitende Vollzugsbeamte befugt, unmittelbaren Zwang anzuordnen oder einzuschränken. Ist ein den Einsatz leitender Vollzugsbeamter nicht bestimmt oder fällt er aus, ohne daß ein Vertreter bestellt ist, so tritt der anwesende dienstälteste Vollzugsbeamte der höchsten Besoldungsgruppe, bei gleichem Dienstal der der Geburt nach älteste Vollzugsbeamte an seine Stelle. Ist dies in drängender Lage nicht sofort feststellbar, darf einer der hiernach in Betracht kommenden Vollzugsbeamten die Führung einstweilen übernehmen. Die Übernahme der Führung ist bekanntzugeben.

(2) Das Recht höherer Vorgesetzter, unmittelbaren Zwang anzuordnen oder einzuschränken, bleibt unberührt.

(3) Befindet sich der Anordnende nicht am Ort des Vollzuges, so darf er unmittelbaren Zwang nur anordnen, wenn er sich ein so genaues Bild von den am Ort des Vollzuges herrschenden Verhältnissen verschafft hat, daß ein Irrtum über die Voraussetzungen der Anwendung des unmittelbaren Zwanges nicht zu befürchten ist. Ändern sich zwischen der Anordnung und ihrer Ausführung die tatsächlichen Verhältnisse und kann der Anordnende vor der Ausführung nicht mehr verständigt werden, so entscheidet der örtlich leitende Vollzugsbeamte über die Anwendung unmittelbaren Zwanges. Der Gebrauch von Schußwaffen darf nur an Ort und Stelle angeordnet werden.

(4) Die Anwendung des unmittelbaren Zwanges kann auch von einer sonst dazu befugten Person angeordnet werden, zum Beispiel von der Staatsanwaltschaft im Rahmen der ihr nach der Strafprozeßordnung zustehenden Befugnisse.

IV

Gebrauch von Hilfsmitteln der körperlichen Gewalt, Reizstoffen und Hieb- und Stichwaffen

(Zu §§ 2, 4)

(1) Als Diensthunde dürfen nur Hunde eingesetzt werden, die nach der Prüfungsordnung für Bahnpolizeidiensthunde (BpDhPO) ausgebildet sind und die Prüfung der Stufe I erfolgreich abgelegt haben. Sie dürfen nur von einem ausgebildeten Diensthundeführer eingesetzt werden. Der Einsatz der Diensthunde richtet sich nach den Bestimmungen für das Diensthundewesen (Dienstvorschrift 425 VII).

(2) Dienstfahrzeuge dürfen gegen Personen eingesetzt werden, um das Gebiet der Bahnanlagen zu räumen. Der Einsatz ist nicht zulässig in der Absicht, Menschen zu verletzen.

(3) Zum Absperrn des Gebiets der Bahnanlagen ist die Verwendung dafür geeigneter Hilfsmittel, z. B. von Seilen, Draht, Stacheldraht, Spanischen Reitern, Dienstfahrzeugen, Nagelböden oder -bändern zulässig.

(4) Reizstoffe (Tränengas) dürfen nur gebraucht werden, wenn der Einsatz körperlicher Gewalt oder ihrer Hilfsmittel keinen Erfolg verspricht oder untunlich ist und angestrebt wird, den Gebrauch anderer Waffen zu vermeiden. Der Gebrauch von Reizstoffen ist insbesondere zulässig gegen eine unfriedliche Menschenmenge, die sich den polizeilichen Weisungen widersetzt. In geschlossenen Räumen dürfen Reizstoffe nur gegen Personen gebraucht werden, die sich gegen eine Festnahme gewaltsam, insbesondere mit Waffen, zur Wehr setzen.

(5) Werden Hieb- und Stichwaffen gebraucht, so sollen die Schläge gegen Arme oder Beine gerichtet werden.

V

Besondere Vorschriften für die Fesselung

(Zu § 8)

(1) Gefesselt werden soll mit den als Hilfsmitteln der körperlichen Gewalt zugewiesenen Fesseln. Stehen solche Hilfsmittel nicht zur Verfügung, können sonstige geeignete Fesselungsmittel benutzt werden. Sind auch diese nicht vorhanden oder reichen sie nicht aus, so ist der mit der Fesselung verfolgte Zweck auf andere Weise anzustreben (z. B. durch Abnahme der Hosenträger, der Schnürsenkel).

(2) Mehrere Personen sollen nicht zusammengeschlossen werden, wenn ein Nachteil für Ermittlungen in einer Strafsache zu befürchten ist oder wenn für eine dieser Personen die Zusammenschließung eine Gesundheitsgefährdung zur Folge haben oder eine erniedrigende Behandlung bedeuten würde.

(3) Personen verschiedenen Geschlechts sollen nach Möglichkeit nicht zusammengeschlossen werden.

(4) Bei strenger Kälte ist darauf zu achten, daß die Hände der Gefesselten vor Frost geschützt sind.

VI

Gebrauch von Schußwaffen

(Zu § 2)

(1) Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn bestimmt, welche Schußwaffen dienstlich zugelassen sind.

(Zu §§ 4, 12)

(2) Wird die Schußwaffe gegen Personen gebraucht, ist nach Möglichkeit auf die Beine zu zielen.

(3) Im Kindesalter befinden sich Personen, die jünger als 14 Jahre sind. Im Zweifel ist davon auszugehen, daß die Person noch ein Kind ist.

(4) Kommt die Anwendung von Schußwaffen gegen Jugendliche (Personen im Alter von 14 bis 18 Jahren), weibliche Personen und Gebrechliche in Betracht, ist besondere Zurückhaltung geboten.

(5) Der Schußwaffengebrauch gegen ein Fahrzeug soll dieses fahrtauglich machen. Bei Kraftfahrzeugen ist anzustreben, die Bereifung, den Tank oder den Kühler zu beschädigen. Der Schußwaffengebrauch ist unzulässig, wenn das Fahrzeug erkennbar explosive oder ähnlich gefährliche Güter befördert oder als zur Beförderung solcher Güter bestimmt gekennzeichnet ist; dies gilt nicht, wenn begründete Anhaltspunkte bestehen, daß bei Weiterfahrt größere Gefahren für die Allgemeinheit als durch den Schußwaffengebrauch drohen.

VII

Androhung unmittelbaren Zwanges, insbesondere des Gebrauchs von Schußwaffen

(1) Nach dem Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz ist der unmittelbare Zwang schriftlich anzudrohen (§ 13 Abs. 1 VwVG). Die Androhung entfällt, wenn der sofortige Vollzug zur Verhinderung strafbarer Handlungen oder zur Abwendung einer drohenden Gefahr notwendig ist (§ 6 Abs. 2 VwVG). Soweit es die Umstände nicht unmöglich machen, soll der unmittelbare Zwang jedoch in diesen Fällen mündlich oder auf andere nach der Lage gebotene Weise angedroht werden.

(2) Soll unmittelbarer Zwang auf Grund der Strafprozeßordnung oder des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten angewandt werden, so soll er, soweit tunlich, auf die nach der Lage gebotene Weise angedroht werden.

(3) Die Androhung der Zwangsmaßnahme hat der Anwendung unmittelbar vorauszugehen; zwischen Androhung und Anwendung muß jedoch eine den Umständen nach angemessene Zeitspanne liegen.

(Zu § 10 Abs. 1 und 2, § 13)

(4) Der Gebrauch von Schußwaffen als Maßnahme des unmittelbaren Zwanges ist stets anzudrohen. Das gleiche gilt für den Einsatz von Dienstfahrzeugen oder Reizstoffen gegen eine Menschenmenge.

(5) In den Fällen des § 10 Abs. 1 Nr. 2 und 3 sind flüchtende Personen vernehmlich anzurufen: „Polizei! Halt oder ich schieße!“ Weiß die Person, gegen die der Gebrauch der Schußwaffe beabsichtigt ist, daß ihr ein

Vollzugsbeamter gegenübersteht, so kann der Anruf lauten: „Halt oder ich schieße“. Ist anzunehmen, daß der Anruf nicht verstanden wurde, ist ein Warnschuß abzugeben. Bestehen Zweifel, ob der Warnschuß als solcher erkannt wurde, soll er wiederholt werden.

(6) Kommt eine Person aus einem der in § 10 Abs. 1 Nr. 3 bezeichneten Gründe vorübergehend in den Gewahrsam von Vollzugsbeamten, so kann die Person darauf hingewiesen werden, daß sie bei einer Flucht auch ohne erneute Androhung mit dem Gebrauch der Schußwaffe rechnen müsse. Flüchtet die Person trotzdem, so bedarf es keiner erneuten Androhung vor dem Gebrauch der Schußwaffe. In diesem Falle bedarf es nicht des Anrufs nach Absatz 5.

(7) Warnschüsse dürfen nur abgegeben werden, wenn die Voraussetzungen für den Schußwaffengebrauch gegeben sind. Sie sind steil in die Luft zu richten.

VIII

Notwehr und Notstand

(Zu § 10 Abs. 3)

(1) Die Vorschriften des § 53 StGB und des § 227 BGB (Notwehr), des § 228 BGB (Verteidigungsnotstand) und des § 904 BGB (Angriffsnotstand) gelten auch für Vollzugsbeamte während der Ausübung öffentlicher Gewalt.

(2) Auf einen schuldausschließenden Notstand (§ 54 StGB) oder Nötigungsstand (§ 52 StGB) kann ein Vollzugsbeamter sich nur berufen, wenn er sich aus einer Notstandslage befreit, die er nicht auf Grund seines Berufes zu bestehen verpflichtet ist.

(3) Die dienstlich zugelassenen Waffen dürfen benutzt werden.

(4) Ist der Gebrauch einer Schußwaffe erforderlich, um einen gegenwärtigen rechtswidrigen Angriff von sich oder einem anderen abzuwenden, so soll der Vollzugsbeamte den Angreifer vorher warnen, wenn dies ohne Gefährdung des Angegriffenen möglich ist.

(5) Die Weigerung einer angehaltenen Person, Waffen oder gefährliche Werkzeuge aus der Hand zu legen oder der Versuch, niedergelegte Waffen oder gefährliche Werkzeuge ohne Erlaubnis wieder aufzunehmen, wird in der Regel den Beginn eines gegenwärtigen Angriffs darstellen, der erforderlichenfalls auch mit der Schußwaffe abgewehrt werden darf. Angehaltenen Personen, die mitgeführte Waffen oder gefährliche Werkzeuge niedergelegt haben, ist, sobald es die Umstände zulassen, der Gebrauch der Schußwaffe für den Fall anzukündigen, daß sie versuchen sollten, die niedergelegten Waffen oder gefährlichen Werkzeuge ohne Erlaubnis aufzunehmen.

IX

Verhalten nach unmittelbarem Zwang oder sonstiger Gewaltanwendung

(Zu § 5)

(1) Die Verpflichtung, Verletzten Beistand zu leisten und ärztliche Hilfe zu verschaffen, geht den Pflichten nach den Absätzen 2 und 3 vor.

(2) Ist jemand durch Anwendung unmittelbaren Zwanges oder durch sonstige Gewaltanwendung (Abschnitt VIII Abs. 1) getötet oder erheblich verletzt worden, so sind am Ort des Vorfalls nach Möglichkeit keine Veränderungen vorzunehmen. Das gleiche gilt bei jeder Verletzung, die durch den Gebrauch einer Schußwaffe in Anwendung unmittelbaren Zwanges oder bei sonstiger Gewaltanwendung verursacht worden ist.

(3) Vorfälle nach Absatz 2 sind der nächstgelegenen Dienststelle der allgemeinen Polizei (Kriminalpolizei) unverzüglich mitzuteilen. Wurde ein Mensch getötet, so hat der Dienstvorgesetzte den Vorfall sofort der zuständigen Staatsanwaltschaft, hilfsweise dem nächsten Amtsrichter, anzuzeigen (§ 159 StPO). Im übrigen ist der Vorfall auf dem Dienstweg als „besonderes Vorkommnis“ zu berichten. Der Mitteilung an die Polizei, der Anzeige und dem Bericht ist eine Skizze beizufügen oder alsbald nachzureichen, die über alle wesentlichen Um-

stände Aufschluß gibt (z. B. Lage des Verletzten oder Toten, Standort des Vollzugsbeamten).

Bonn, den 21. August 1962

Z 7. 9206c — 96 I/62

Der Bundesminister für Verkehr
Dr.-Ing. Seeböhm

(VkB1 1962 S. 478)

Nr. 223 Allgemeine Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes im Bereich der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung — AVV UZwG — BMV (WSV) —

Vom 21. August 1962

Nach § 18 des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes (UZwG) vom 10. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 165) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

I

Rechtliche Grundlagen

(Zu § 1)

(1) Vollzugsbeamte im Sinne des UZwG können auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung in Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben von einer Person ein Handeln, Dulden oder Unterlassen verlangen und erforderlichenfalls erzwingen.

(2) Für die Vollzugsbeamten der Strom- und Schiffsverkehrspolizei des Bundes ergibt sich die gesetzliche Ermächtigung,

1. ein Handeln, Dulden oder Unterlassen zu verlangen, aus Artikel 89 Abs. 2 Satz 1 und 2 des Grundgesetzes, § 11 des Gesetzes über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 961), § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 22. November 1950 (Bundesgesetzbl. S. 767), § 1 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317), § 33 Abs. 1 des Gesetzes zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen vom 17. August 1960 (Bundesgesetzbl. S. 2125), soweit sie strafbare Handlungen und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen haben, aus der Strafprozeßordnung und dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten,
2. ein Handeln, Dulden oder Unterlassen zu erzwingen, aus dem Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz vom 27. April 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 157), geändert durch Gesetz vom 12. April 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 429), und für Maßnahmen, die ihre Rechtsgrundlage in der Strafprozeßordnung und in dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten haben, aus diesen Gesetzen.

II

Zur Anwendung unmittelbaren Zwanges befugte Personen

(Zu § 6 Nr. 4, 8 und 9, § 9 Nr. 4, 7 und 8)

(1) Im Bereich der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes sind Vollzugsbeamte im Sinne des UZwG

1. Streckenaufsichtsbeamte, Beamte des Schleusenaufsichts- und -betriebsdienstes, Hafenaufsichtsbeamte in den bundeseigenen Häfen, sonstige Bedienstete, die den Schleusenbetrieb leiten,
2. die mit strom- und schiffsverkehrspolizeilichen Vollzugsbefugnissen besonders betrauten Bediensteten der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung,
3. Bedienstete der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung, die mit Aufgaben der Strafverfolgung betraut sind und solche Bedienstete, denen kraft Amtes oder mit besondere-

rem Auftrag die Ermittlung von Zuwiderhandlungen nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten übertragen ist.

(2) Die in Absatz 1 aufgeführten Vollzugsbeamten sind bei Anwendung unmittelbaren Zwanges auch zum Gebrauch von Schusswaffen befugt.

III

Anwendung unmittelbaren Zwanges auf Anordnung

(Zu § 7)

(1) Werden im Vollzugsdienst mehrere Vollzugsbeamte gemeinsam tätig, so ist der den Einsatz leitende Vollzugsbeamte befugt, unmittelbaren Zwang anzuordnen oder einzuschränken. Ist ein den Einsatz leitender Vollzugsbeamter nicht bestimmt oder fällt er aus, ohne daß ein Vertreter bestellt ist, so tritt der anwesende dienstälteste Vollzugsbeamte der höchsten Besoldungsgruppe, bei gleichem Dienstalter der der Geburt nach älteste Vollzugsbeamte an seine Stelle. Ist dies in drängender Lage nicht sofort feststellbar, darf einer der hiernach in Betracht kommenden Vollzugsbeamten die Führung einstweilen übernehmen. Die Übernahme der Führung ist bekanntzugeben.

(2) Das Recht höherer Vorgesetzter, unmittelbaren Zwang anzuordnen oder einzuschränken, bleibt unberührt.

(3) Befindet sich der Anordnende nicht am Ort des Vollzuges, so darf er unmittelbaren Zwang nur anordnen, wenn er sich ein so genaues Bild von dem am Ort des Vollzuges herrschenden Verhältnissen verschafft hat, daß ein Irrtum über die Voraussetzungen der Anwendung des unmittelbaren Zwanges nicht zu befürchten ist. Ändern sich zwischen der Anordnung und ihrer Ausführung die tatsächlichen Verhältnisse und kann der Anordnende vor der Ausführung nicht mehr verständigt werden, so entscheidet der örtlich leitende Vollzugsbeamte über die Anwendung unmittelbaren Zwanges. Der Anordnende ist unverzüglich zu verständigen. Der Gebrauch von Schusswaffen darf nur an Ort und Stelle angeordnet werden.

(4) Die Anwendung des unmittelbaren Zwanges kann auch von einer sonst dazu befugten Person angeordnet werden, zum Beispiel von der Staatsanwaltschaft im Rahmen der ihr nach der Strafprozeßordnung zustehenden Befugnisse.

IV

Gebrauch von Hilfsmitteln der körperlichen Gewalt, Reizstoffen und Hieb Waffen

(Zu §§ 2, 4)

(1) Im Rahmen der nach Abschnitt I Abs. 2 zulässigen Maßnahmen dürfen Wasserfahrzeuge der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes zum Anhalten von Wasserfahrzeugen verwendet werden. Der Einsatz ist nicht zulässig in der Absicht, Menschen zu verletzen.

(2) Zum Anhalten eines Wasserfahrzeuges kann auch die Blendwirkung von Scheinwerfern verwendet werden.

(3) Zum Absperrern von Wasserstraßen und Wasserflächen ist die Verwendung dafür geeigneter Hilfsmittel, z. B. von Seilen, Draht und Dienstfahrzeugen zulässig.

(4) Reizstoffe (Tränengas) dürfen nur gebraucht werden, wenn der Einsatz körperlicher Gewalt oder ihrer Hilfsmittel keinen Erfolg verspricht oder untunlich ist und angestrebt wird, den Gebrauch anderer Waffen zu vermeiden. In geschlossenen Räumen dürfen Reizstoffe nur gegen Personen gebraucht werden, die sich gegen eine Festnahme gewaltsam, insbesondere mit Waffen, zur Wehr setzen.

(5) Werden Hieb Waffen gebraucht, so sollen die Schläge gegen Arme oder Beine gerichtet werden.

V

Besondere Vorschriften für die Fesselung

(Zu § 8)

(1) Gefesselt werden soll mit den als Hilfsmitteln der körperlichen Gewalt zugewiesenen Fesseln. Stehen solche Hilfsmittel nicht zur Verfügung, können sonstige ge-

eignete Fesselungsmittel benutzt werden. Sind auch diese nicht vorhanden oder reichen sie nicht aus, so ist der mit der Fesselung verfolgte Zweck auf andere Weise anzustreben (z.B. durch Abnahme der Hosenträger, der Schnürsenkel).

(2) Mehrere Personen sollen nicht zusammengeschlossen werden, wenn ein Nachteil für Ermittlungen in einer Strafsache zu befürchten ist oder wenn für eine dieser Personen die Zusammenschließung eine Gesundheitsgefährdung zur Folge haben oder eine erniedrigende Behandlung bedeuten würde.

(3) Personen verschiedenen Geschlechts sollen nach Möglichkeit nicht zusammengeschlossen werden.

(4) Bei strenger Kälte ist darauf zu achten, daß die Hände der Gefesselten vor Frost geschützt sind.

VI

Gebrauch von Schußwaffen

(Zu § 2)

(1) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt, welche Schußwaffen dienstlich zugelassen sind.

(Zu §§ 4, 12)

(2) Wird die Schußwaffe gegen Personen gebraucht, ist nach Möglichkeit auf die Beine zu zielen.

(3) Im Kindesalter befinden sich Personen, die jünger als 14 Jahre sind. Im Zweifel ist davon auszugehen, daß die Person noch ein Kind ist.

(4) Kommt die Anwendung von Schußwaffen gegen Jugendliche (Personen im Alter von 14 bis 18 Jahren), weibliche Personen und Gebrechliche in Betracht, ist besondere Zurückhaltung geboten.

(5) Der Schußwaffengebrauch gegen ein Fahrzeug soll dieses nach Möglichkeit fahrtauglich machen. Der Schußwaffengebrauch ist unzulässig, wenn das Fahrzeug erkennbar explosive oder ähnlich gefährliche Güter befördert oder als zur Beförderung solcher Güter bestimmt gekennzeichnet ist. Dies gilt nicht, wenn begründete Anhaltspunkte bestehen, daß bei Weiterfahrt größere Gefahren für die Allgemeinheit als durch den Schußwaffengebrauch drohen.

(6) Bei Kraftfahrzeugen ist anzustreben, die Bereifung, den Tank, den Motor oder den Kühler zu beschädigen. Bei kleineren Wasserfahrzeugen ist die Schußwaffe nach Möglichkeit auf die Antriebsanlage, die Ruderanlage oder die Bordwand in Höhe der Wasserlinie, jedoch nicht auf Räume zu richten, in denen sich regelmäßig Personen aufhalten.

(7) Beim Gebrauch von Schußwaffen ist darauf zu achten, daß die Geschosse nach Möglichkeit fremdes Hoheitsgebiet nicht berühren.

VII

Androhung unmittelbaren Zwanges, insbesondere des Gebrauchs von Schußwaffen

(Zu § 10 Abs. 1 und 2, § 13)

(1) Nach dem Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz ist der unmittelbare Zwang schriftlich anzudrohen (§ 13 Abs. 1 VwVG). Die Androhung entfällt, wenn der sofortige Vollzug zur Verhinderung strafbarer Handlungen oder zur Abwendung einer drohenden Gefahr notwendig ist (§ 6 Abs. 2 VwVG). Soweit es die Umstände nicht unmöglich machen, soll der unmittelbare Zwang jedoch in diesen Fällen mündlich oder auf andere nach der Lage gebotene Weise angedroht werden.

(2) Soll unmittelbarer Zwang auf Grund der Strafprozeßordnung oder des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten angewandt werden, so soll er, soweit tunlich, auf die nach der Lage gebotene Weise angedroht werden.

(3) Die Androhung der Zwangsmaßnahme hat der Anwendung unmittelbar vorauszugehen; zwischen Androhung und Anwendung muß jedoch eine den Umständen nach angemessene Zeitspanne liegen.

(4) Der Gebrauch von Schußwaffen als Maßnahme des unmittelbaren Zwanges ist stets anzudrohen. Dem Schußwaffengebrauch gegen ein Wasserfahrzeug haben mindestens zwei Warnschüsse vorauszugehen.

(5) In den Fällen des § 10 Abs. 1 Nr. 2 und 3 sind flüchtende Personen vernehmlich anzurufen: „Polizei! Halt oder ich schieße!“ Weiß die Person, gegen die der Gebrauch der Schußwaffe beabsichtigt ist, daß ihr ein Vollzugsbeamter gegenübersteht, so kann der Anruf lauten: „Halt oder ich schieße!“ Ist anzunehmen, daß der Anruf nicht verstanden wurde, ist ein Warnschuß abzugeben. Bestehen Zweifel, ob der Warnschuß als solcher erkannt wurde, soll er wiederholt werden.

(6) Kommt eine Person aus einem der in § 10 Abs. 1 Nr. 3 bezeichneten Gründe vorübergehend in den Gewahrsam von Vollzugsbeamten, so kann die Person darauf hingewiesen werden, daß sie bei einer Flucht auch ohne erneute Androhung mit dem Gebrauch der Schußwaffe rechnen müsse. Flüchtet die Person trotzdem, so bedarf es keiner erneuten Androhung vor dem Gebrauch der Schußwaffe. In diesem Falle bedarf es nicht des Anrufs nach Absatz 5.

(7) Warnschüsse dürfen nur abgegeben werden, wenn die Voraussetzungen für den Schußwaffengebrauch gegeben sind. Warnschüsse sind steil in die Luft, bei Wasserfahrzeugen auf See vor den Bug zu richten.

VIII

Notwehr und Notstand

(Zu § 10 Abs. 3)

(1) Die Vorschriften des § 53 StGB und des § 227 BGB (Notwehr), des § 228 BGB (Verteidigungsnotstand) und des § 904 BGB (Angriffsnotstand) gelten auch für Vollzugsbeamte während der Ausübung öffentlicher Gewalt.

(2) Auf einen schuldausschließenden Notstand (§ 54 StGB) oder Nötigungsstand (§ 52 StGB) kann ein Vollzugsbeamter sich nur berufen, wenn er sich aus einer Notstandslage befreit, die er nicht auf Grund seines Berufes zu bestehen verpflichtet ist.

(3) Die dienstlich zugelassenen Waffen dürfen benutzt werden.

(4) Ist der Gebrauch einer Schußwaffe erforderlich, um einen gegenwärtigen rechtswidrigen Angriff von sich oder einem anderen abzuwenden, so soll der Vollzugsbeamte den Angreifer vorher warnen, wenn dies ohne Gefährdung des Angegriffenen möglich ist.

(5) Die Weigerung einer angehaltenen Person, Waffen oder gefährliche Werkzeuge aus der Hand zu legen oder der Versuch, niedergelegte Waffen oder gefährliche Werkzeuge ohne Erlaubnis wieder aufzunehmen, wird in der Regel den Beginn eines gegenwärtigen Angriffs darstellen, der erforderlichenfalls auch mit der Schußwaffe abgewehrt werden darf. Angehaltenen Personen, die mitgeführte Waffen oder gefährliche Werkzeuge niedergelegt haben, ist, sobald es die Umstände zulassen, der Gebrauch der Schußwaffe für den Fall anzukündigen, daß sie versuchen sollten, die niedergelegten Waffen oder gefährlichen Werkzeuge ohne Erlaubnis aufzunehmen.

IX

Anhalten von Landfahrzeugen

(1) Das Haltezeichen muß so gegeben werden, daß der Fahrer des anzuhaltenden Fahrzeugs rechtzeitig ohne Gefahr anhalten kann. Hierbei sind die Sichtverhältnisse und der Zustand der Fahrbahn zu berücksichtigen.

(2) Bei Tage wird das Haltezeichen durch Hochheben eines Armes, einer Winkerkelle oder eines Anhaltestabes gegeben. Von einem Fahrzeug aus ist das Haltezeichen stets mit Winkerkelle, Anhaltestab oder einer roten Flagge zu geben.

(3) Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht muß durch genügende Beleuchtung sichergestellt sein, daß der anhaltende Vollzugsbeamte erkennbar ist. Als Haltezeichen ist rotes Licht (Laterne, Taschenlampe oder selbstleuchtender Anhaltestab) zu verwenden, das bei normalen Sichtverhältnissen auf 150 m Entfernung erkennbar sein soll. Das Licht ist von oben nach der Seite zu schwenken.

X

Kennzeichen von Wasserfahrzeugen

Wasserfahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes führen

1. bei Tage die Bundesdienstflagge am Heck oder an der Gaffel,
2. bei Dunkelheit die nach den Schifffahrtsbestimmungen zu führenden Lichter,
3. auf den Seeschiffahrtsstraßen über dem Dampflicht ein blaues Licht oder ein blaues Funkellicht,
4. auf dem Oberrhein zusätzlich ein blaues Funkellicht, soweit es die dienstlichen Aufgaben erfordern.

XI

Haltezeichen auf den Wasserstraßen

(1) Haltezeichen auf den Wasserstraßen sollen nur von Bord der nach Abschnitt X gekennzeichneten Fahrzeuge gegeben werden.

(2) Als Haltezeichen auf den Seeschiffahrtsstraßen werden verwendet

1. bei Tage das Schallsignal „Anhalten“ = ein langer, ein kurzer Ton (—.),
2. bei Nacht (ebenso bei Dunkelheit oder schlechter Sicht) das Lichtsignal „Anhalten“ (—.).

(3) Als Haltezeichen auf den Küstengewässern, soweit sie nicht Seeschiffahrtsstraßen sind, werden verwendet

1. bei Tage das Flaggensignal „Bringen Sie Ihr Schiff sofort zum Stehen“ (Flagge K des Internationalen Signalbuches),
2. bei Nacht (ebenso bei Dunkelheit oder schlechter Sicht) die durch Lichtsignal „Anhalten“ (—.) oder Funk (Morsebuchstabe K, —.—) übermittelte Aufforderung zum Stoppen.

(4) Als Haltezeichen auf dem Rhein werden verwendet

1. bei Tage eine rechteckige, durch Schräglinien in vier dreieckige Felder geteilte Flagge in den Bundesfarben (oberes Dreieck schwarz, die beiden seitlichen Dreiecke rot, unteres Dreieck gold), wie sie in Bild 73 Buchstabe c der Anlage 6 zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1412) dargestellt ist, oder das Schallsignal „Achtung“ = ein langer Ton (—.),
2. bei Nacht (ebenso bei Dunkelheit oder schlechter Sicht) rotes Blinklicht, wie es in Bild 74 der Anlage 6 zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung dargestellt ist; oder das Schallsignal „Achtung“ = ein langer Ton (—.).

(5) Auf der Donau und den Binnenschiffahrtsstraßen sind keine Halte- oder Bordezeichen festgelegt, jedoch kann die Weisung, zu halten, auch durch die nach Absatz 4 zu verwendenden Haltezeichen angezeigt werden.

(6) Die Weisung, zu halten, kann in den Fällen der Absätze 2 und 3 auch allein oder neben den dort genannten Haltezeichen mündlich, durch Lautsprecher oder durch Sprechfunk erteilt werden. In den Fällen des Absatzes 4 ist die Weisung, wenn das Schallsignal „Achtung“ (—) verwendet wird, mündlich oder durch Lautsprecher zu wiederholen; in den Fällen des Absatzes 5 ist die Weisung stets auch mündlich durch Lautsprecher zu erteilen.

(7) Dem Haltegebot ist auf dem Rhein, der Donau und den Binnenschiffahrtsstraßen Genüge getan, wenn die Fahrt des Schiffes so verlangsamt wird, daß die Vollzugsbeamten ungefährdet an Bord kommen können.

XII

Verhalten nach unmittelbarem Zwang oder sonstiger Gewaltanwendung

(Zu § 5)

(1) Die Verpflichtung, Verletzten Beistand zu leisten und ärztliche Hilfe zu verschaffen, geht den Pflichten nach den Absätzen 2 und 3 vor.

(2) Ist jemand durch Anwendung unmittelbaren Zwanges oder durch sonstige Gewaltanwendung (Abschnitt VIII Abs. 1) getötet oder erheblich verletzt worden, so

sind am Ort des Vorfalles nach Möglichkeit keine Veränderungen vorzunehmen. Das gleiche gilt bei jeder Verletzung, die durch den Gebrauch einer Schusswaffe in Anwendung unmittelbaren Zwanges oder bei sonstiger Gewaltanwendung (Abschnitt VIII Abs. 1) verursacht worden ist.

(3) Vorfälle nach Absatz 2 sind der nächstgelegenen Dienststelle der allgemeinen Polizei (Kriminalpolizei) unverzüglich mitzuteilen. Wurde ein Mensch getötet, so hat der Dienstvorgesetzte den Vorfall sofort der zuständigen Staatsanwaltschaft, hilfsweise dem nächsten Amtsrichter, anzuzeigen (§ 159 StPO). Im übrigen sind die Vorfälle unverzüglich auf dem schnellsten Wege dem Vorstand des Wasser- und Schifffahrtsamtes zu berichten; dieser hat auf gleiche Weise der Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu berichten. Der Mitteilung an die Polizei, der Anzeige und dem Bericht an die vorgesetzte Dienststelle ist eine Skizze beizufügen oder alsbald nachzureichen, die über alle wesentlichen Umstände Aufschluß gibt (z. B. Lage des Verletzten oder Toten, Grenzverlauf, Standort des Vollzugsbeamten).

Bonn, den 21. August 1962

Z 7. 9206c — 144 I/62

Der Bundesminister für Verkehr
Dr.-Ing. Seeböhm

(VkB1 1962 S. 480)

Eisenbahnwesen**Nr. 224 Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Deutschen Bundesbahn vom 10. August 1962**

(Bundesgesetzbl. II S. 1039)

Bonn, den 10. August 1962
E 1 — Av (DB) — 202 Bb 62

Die Bundesregierung hat mit Wirkung vom 3. August 1962 folgenden Beschluß gefaßt:

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

„Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung von Düsseldorf nach Stolberg mit je einem Unterwerk in Rheydt, Neuß und Stolberg“

die Enteignung für zulässig erklärt.“

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Seiermann

(VkB1 1962 S. 482)

Straßenverkehr**Nr. 225 Verordnung über die Anerkennung von Stadt- und Landkreisen nach § 6a des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Bonn, den 14. August 1962
— StV 3 — 6230 Va/62 —

Nachstehend wird die Verordnung über die Anerkennung von Stadt- und Landkreisen nach § 6a des Güterkraftverkehrsgesetzes nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt, Teil I S. 551 am 11. August 1962 verkündet worden und am 12. August 1962 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Pukall

Verordnung über die Anerkennung von Stadt- und Landkreisen nach § 6a des Güterkraftverkehrsgesetzes

Vom 7. August 1962

Auf Grund des § 6a Abs. 1 Nr. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) in der Fassung des Vierten An-

rungsgesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1157) verordnet die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates:

§ 1

Als wirtschaftlich schwach und verkehrsmäßig ungünstig gelegen werden anerkannt:

1. Im Land Schleswig-Holstein
 - a) der Stadtkreis Flensburg,
 - b) die Landkreise Eiderstedt, Husum, Südtondern,
 - c) von den Landkreisen Flensburg, Norderdithmarschen, Oldenburg in Holstein, Rendsburg, Schleswig, Steinburg, Süderdithmarschen diejenigen Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt außerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2 GüKG) der Städte Hamburg, Kiel und Lübeck liegt.
2. Im Land Niedersachsen
 - a) die Stadtkreise Cuxhaven, Emden,
 - b) die Landkreise Aschendorf-Hümmling, Aurich, Bersenbrück, Leer, Lingen, Lüchow-Dannenberg, Melle, Meppen, Norden, Wittlage, Wittmund,
 - c) von den Landkreisen Ammerland, Bremervörde, Celle, Cloppenburg, Duderstadt, Fallingb., Gandersheim, Grafschaft Diepholz, Land Hadeln, Lüneburg, Nienburg, Northeim, Osterode am Harz, Rotenburg, Soltau, Stade, Uelzen, Vechta, Wesermünde, Zellerfeld diejenigen Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt außerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2 GüKG) der Städte Braunschweig, Bremen, Hamburg, Hannover und Kassel liegt.
3. Im Land Nordrhein-Westfalen
 - a) die Landkreise Paderborn, Wittgenstein,
 - b) von den Landkreisen Bielefeld, Hörter, Monschau, Münster, Schleiden diejenigen Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt außerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2 GüKG) der Städte Dortmund, Gelsenkirchen, Kassel und Köln liegt.
4. Im Land Hessen
 - a) der Stadtkreis Marburg,
 - b) die Landkreise Alsfeld, Biedenkopf, Hünfeld,
 - c) von den Landkreisen Büdingen, Frankenberg (Eder), Gelnhausen, Lauterbach, Limburg, Marburg, Oberlahnkreis, Rotenburg a. d. Fulda, Schlüchtern, Waldeck, Ziegenhain diejenigen Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt außerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2 GüKG) der Städte Frankfurt, Kassel und Wiesbaden liegt.
5. Im Land Rheinland-Pfalz
 - a) die Stadtkreise Koblenz, Trier, Zweibrücken,
 - b) die Landkreise Berncastel, Birkenfeld, Bitburg, Cochem, Daun, Kusel, Prüm, Saarburg, Trier, Wittlich, Zell (Mosel), Zweibrücken,
 - c) von den Landkreisen Ahrweiler, Kaiserlautern, Koblenz, Oberwesterwaldkreis, Rockenhausen, Simmern, St. Goar diejenigen Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt außerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2 GüKG) der Städte Karlsruhe, Köln, Mannheim und Wiesbaden liegt.
6. Im Land Baden-Württemberg
 - a) der Stadtkreis Freiburg,
 - b) die Landkreise Crailsheim, Emmendingen, Freiburg, Hochschwarzwald, Mergentheim, Müllheim, Stockach, Tauberbischofsheim, Überlingen,
 - c) von den Landkreisen Buchen, Horb, Kehl, Mosbach, Münsingen, Ohringen, Schwäbisch Hall diejenigen Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt außerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2 GüKG) der Städte Karlsruhe, Mannheim und Stuttgart liegt.
7. Im Land Bayern
 - a) die Stadtkreise Amberg, Bad Kissingen, Bad Reichenhall, Deggendorf, Eichstätt, Kaufbeuren, Kitzingen, Nördlingen, Passau, Regensburg, Rothenburg ob d. Tauber, Straubing, Würzburg,

- b) die Landkreise Bad Kissingen, Berchtesgaden, Bogen, Brückenau, Cham, Deggendorf, Dingolfing, Ebern, Eggenfelden, Füssen, Garmisch-Partenkirchen, Gemünden, Gerolzhofen, Grafenau, Griesbach i. Rottal, Hammelburg, Haßfurt, Hofheim i. Ufr., Karlstadt, Kemnath, Kitzingen, Königshofen i. Gr., Kötzing, Kronach, Landau a. d. Isar, Lauf, Mallersdorf, Marktheidenfeld, Mellrichstadt, Nabburg, Neunburg vorm Wald, Oberviechtach, Ochsenfurt, Passau, Pfarrkirchen, Regen, Regensburg, Roding, Rottenburg, Sonthofen, Stadtsteinach, Staffelstein, Straubing, Tirschenreuth, Viechtach, Vilshofen, Vilshofen, Vohenstrauß, Waldmünchen, Wegscheid, Wolfstein, Würzburg.
- c) von den Landkreisen Amberg, Ansbach, Bad Aibling, Bad Tölz, Beilngries, Dillingen a. d. Donau, Dinkelsbühl, Donauwörth, Ebermannstadt, Eichstätt, Eschenbach i. d. Opf., Feuchtwangen, Gunzenhausen, Hiltpoltstein, Kaufbeuren, Lohr a. Main, Mainburg, Miesbach, Mindelheim, Mühlendorf, Neumarkt i. d. Opf., Nördlingen, Parsberg, Pegnitz, Pfaffenhofen a. d. Ilm, Riedenburg, Rosenheim, Rothenburg ob d. Tauber, Scheinfeld, Schongau, Uffenheim, Wasserburg a. Inn, Weißenburg i. Bayern diejenigen Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt außerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2 GüKG) der Städte Augsburg, Frankfurt, München und Nürnberg liegt.

8. Im Saarland

die Landkreise Homburg, Merzig-Wadern, Ottweiler, Saarlouis, St. Ingbert, St. Wendel.

§ 2

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

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 7. August 1962

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister der Verteidigung
Strauß
Der Bundesminister für Verkehr
Seehofer

(VkB1 1962 S. 482)

Nr. 226 Gültigkeit des deutschen Führerscheins in den Vereinigten Staaten von Amerika

Bonn, den 13. August 1962
StV 2 Nr. 2124 AA/62

Die Bundesrepublik Deutschland ist Mitglied des internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926 (RGBl. 1930 II S. 1233); die Vereinigten Staaten von Amerika sind diesem Abkommen jedoch nicht beigetreten. Dagegen sind die USA dem Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 beigetreten, während die Bundesrepublik Deutschland dieses Abkommen noch ratifizieren muß. Die amerikanische Bundesregierung hat keinen Einfluß auf die Anerkennung des deutschen Führerscheins durch die verfassungsmäßig zuständigen Behörden der amerikanischen Einzelstaaten. Die Einzelstaaten der USA erkennen den deutschen Führerschein z. Z. wie folgt an:

Alabama	e	Missouri	h
Alaska	e	Montana	b
Arizona	c	Nebraska	g
Arkansas	e	Nevada	d
California	c	New Hampshire	b
Colorado	h	New Jersey	i
Connecticut	b	New Mexiko	b
Delaware	b	New York	c
Florida	b	North Carolina	e
Georgia	b	North Dakota	e
Hawaii	i	Ohio	a
Idaho	b	Oklahoma	b

Oregon	b	Rhode Island	b
Pennsylvania	b	South Carolina	b
Illinois	e	South Dakota	f
Indiana	b	Tennessee	b
Iowa	b	Texas	b
Kansas	h	Utah	f
Kentucky	g	Vermont	b
Louisiana	e	Virginia	b
Maine	b	Washington	g
Maryland	b	Washington, D.C.	c
Massachusetts	b	West Virginia	e
Michigan	i	Wisconsin	i
Minnesota	b	Wyoming	e
Mississippi	e		

Zeichenerklärung:

- ohne irgendwelche Bedingungen,
- auf vorübergehendem Aufenthalt befristet,
- bei vorübergehendem Aufenthalt bis zu einem Jahr,
- bei vorübergehendem Aufenthalt bis zu 6 Monaten,
- bei vorübergehendem Aufenthalt bis zu 90 Tagen,
- bei vorübergehendem Aufenthalt bis zu 60 Tagen,
- bei vorübergehendem Aufenthalt bis zu 30 Tagen,
- bei Führung des eigenen Autos,
- der deutsche Führerschein ist ungültig.

Es empfiehlt sich, daß der Inhaber eines deutschen Führerscheins entweder einen deutschen internationalen Führerschein nach dem Abkommen von 1926 oder eine beglaubigte englische Übersetzung des deutschen Führerscheins bei sich führt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Hüttebräucker

(VkB1 1962 S. 483)

Nr. 227 Kennzeichnung von Halt- und Parkverbotsstrecken durch Pfeile

Bonn, den 15. August 1962
StV 2 Nr. 2077 V/62

Nach A I b (1) der Anlage zur Straßenverkehrs-Ordnung können Anfang und Ende der Park- oder Halteverbotsstrecke auch durch Pfeile im Mittelfeld der Scheiben angezeigt werden. Dabei müssen die Schilder so eingedreht werden, daß die Pfeile in die Richtung der Verbotsstrecke weisen.

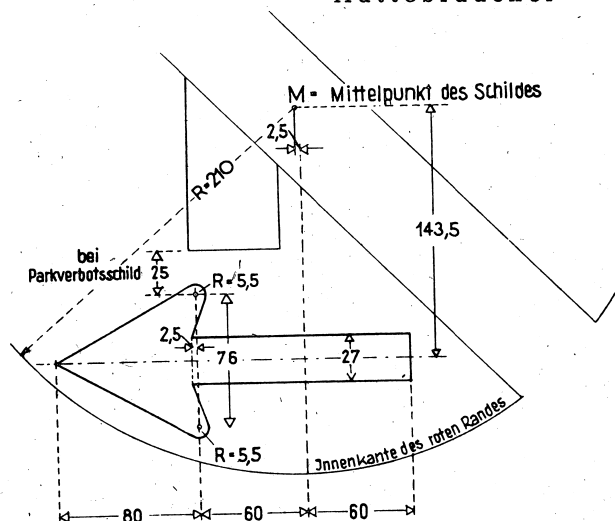
Ich habe keine Bedenken, daß auch das im Verlauf der Verbotsstrecke wiederholte Verbotsschild mit Pfeilen versehen wird. In diesem Fall ist es ein Doppelpfeil, der in beide Richtungen weist. Das Verkehrszeichen muß hierbei etwa parallel zur Fahrtrichtung aufgestellt werden.

Im Haltverbotsschild ist der Pfeil weiß, im Parkverbotsschild schwarz. Form und Größe der Pfeile sollten den nachstehenden Mustern entsprechen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

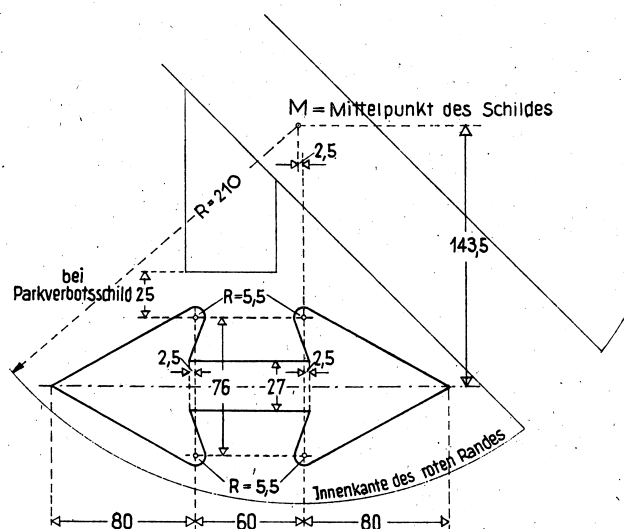
Hüttebräucker



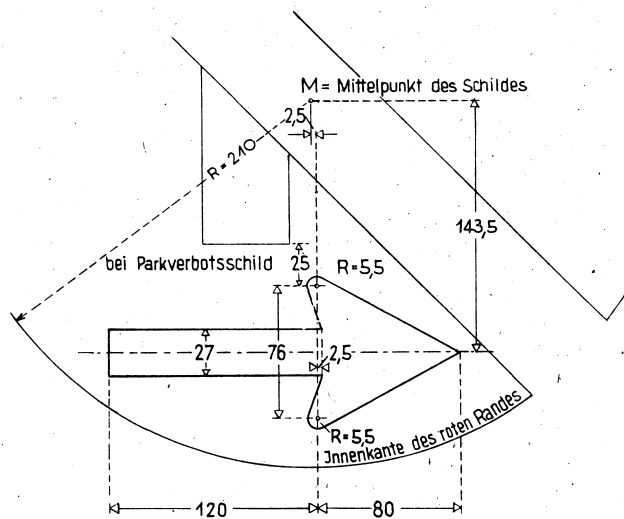
M 1:2

Anfang

Maße in mm



Mitte M. 1:2 Maße in mm



M. 1:2

Ende

Maße in mm

(VkB1. 1962 S. 484)

Nr. 228 Verzeichnis der länglichrunden Kennzeichen

Bonn, den 16. August 1962
StV 2 Nr. 2093 F/62

Das im Verkehrsblatt 1962 S. 171 nach dem Stande vom 1. Januar 1962 abgedruckte Verzeichnis der länglichrunden Kraftfahrzeugkennzeichen muß wegen zahlreicher Änderungen, die sich in der Zwischenzeit ergeben haben, neu gefaßt werden. Nachstehend wird das Verzeichnis nach dem Stande vom 1. Juli 1962 bekanntgegeben.

Verzeichnis der länglichrunden Kennzeichen

Alle länglichrunden Kraftfahrzeugkennzeichen tragen zwei untereinander angeordnete Zahlen und vor der unteren den Buchstaben Z (= Zoll). Das folgende Verzeichnis ist in der Reihenfolge der oberen dieser beiden Zahlen aufgestellt.

Stand 1. Juli 1962

Obere Zahl	je einfach Krafttrad	untere Zahl je zweifach Kraftwagen	ausgegeben vom Hauptzollamt
26	1 — 50	200 — 1850	Berlin-Packhof
96	1 — 63	200 — 861	Bielefeld
100	1 — 15	200 — 663	Flensburg
102	1 — 7	200 — 242	Itzehoe
103	1 — 16	200 — 800	Kiel
105	1 — 6	200 — 269	Husum
110	1 — 16	200 — 567	Lübeck-West
112	1 — 10	200 — 276	Emden
113	1 — 30	200 — 349	Bremerhaven
114	1 — 49	200 — 4076	Hannover
115	1 — 16	200 — 401	ehem. Hann. Münden
116	1 — 4	200 — 260	Stade
117	1 — 15	200 — 384	Hildesheim
118	1 — 20	200 — 303	Leer
119	1 — 3	200 — 456	Lüneburg
120	1 — 20	200 — 319	Nordhorn
121	1 — 8	200 — 2829	Osnabrück
123	1 — 5	200 — 249	Uelzen
129	1 — 73	200 — 1129	Dortmund
131	1 — 3	200 — 574	Münster
135	1 — 12	200 — 225	Borken
136	1 — 13	200 — 225	Gronau
137	1 — 18	200 — 800	Hagen
139	1 — 49	200 — 2249	Wiesbaden
140	1 — 199	200 — 9999	Frankfurt/M., Gutleutstr.
640	1 — 199	200 — 6000	Frankfurt/M., Gutleutstr.
142	1 — 30	200 — 729	Kassel
151	1 — 33	200 — 974	Krefeld
152	1 — 39	200 — 736	Duisburg
154	1 — 199	200 — 6119	Düsseldorf
654	1 — 9	—	Düsseldorf
156	1 — 21	200 — 481	Emmerich
158	1 — 8	200 — 269	Kleve
159	1 — 10	200 — 567	Koblenz
160	1 — 72	200 — 333	Prüm
162	1 — 82	200 — 604	Saarbrücken
163	1 — 45	200 — 294	Saarlouis
165	1 — 151	200 — 264	Trier
166	1 — 23	200 — 297	Geldern
167	1 — 53	200 — 1529	Essen
173	1 — 80	200 — 1520	Augsburg
174	1 — 20	200 — 429	Bamberg
178	1 — 8	200 — 384	Hof/Saale
180	1 — 105	200 — 1217	Kaiserslautern
181	1 — 35	200 — 234	Landau
183	1 — 38	200 — 424	Lindau
185	1 — 21	200 — 481	Memmingen
186	1 — 199	200 — 5000	München, Landsberger Str.
187	1 — 5	200 — 204	München Ost
188	1 — 199	200 — 9999	München, Schwanthalerstr.
688	1 — 199	200 — 999	München, Schwanthalerstr.
788	1 — 199	—	München, Schwanthalerstr.
189	1 — 83	200 — 3439	Nürnberg
190	1 — 68	200 — 783	Passau
192	1 — 10	200 — 389	Regensburg
193	1 — 65	200 — 647	Bad Reichenhall
194	1 — 97	200 — 399	Rosenheim
195	1 — 10	200 — 391	Schweinfurt
197	1 — 8	200 — 284	Weiden
198	1 — 18	200 — 799	Würzburg
222	1 — 18	200 — 674	Rottweil
224	1 — 70	200 — 459	Friedrichshafen
225	1 — 65	200 — 834	Heilbronn
226	1 — 199	200 — 9999	Stuttgart Ost u. West
726	1 — 51	200 — 9999	Stuttgart Ost u. West
228	—	200 — 9999	Stuttgart Ost u. West
728	—	200 — 9999	Stuttgart Ost u. West
328	—	200 — 9999	Stuttgart Ost u. West
826	—	200 — 9999	Stuttgart Ost u. West
828	—	200 — 2098	Stuttgart Ost u. West
227	1 — 40	200 — 1839	Ulm
230	1 — 15	200 — 709	Baden-Baden
232	1 — 106	200 — 1121	Freiburg

Obere Zahl	je einfach Krafttrad	untere Zahl je zweifach Kraftwagen	ausgegeben vom Hauptzollamt
233	1 — 40	200 — 1299	Heidelberg
234	1 — 44	200 — 1564	Karlsruhe
235	1 — 36	200 — 552	Konstanz
236	1 — 15	200 — 229	Lahr
237	1 — 31	200 — 1103	Lörrach
238	1 — 70	200 — 1252	Mannheim
738	—	8499 — 9198	Mannheim
242	1 — 21	200 — 691	Singen
243	1 — 55	200 — 371	Waldshut
244	1 — 30	200 — 534	Kehl
248	1 — 25	200 — 9999	Darmstadt
748	—	200 — 1699	Darmstadt
249	1 — 30	200 — 699	Gießen
250	1 — 73	200 — 1109	Mainz
254	1 — 39	200 — 979	Reutlingen
309	1 — 23	200 — 445	Oldenburg
312	1 — 3	200 — 9999	Braunschweig, Augustplatz
812	—	200 — 9009	Braunschweig, Augustplatz
317	1 — 77	200 — 6214	Bremen-Freihafen u. Ost
318	1 — 199	200 — 9999	Hamburg-Altona, Ericus, Jonas
818	1 — 114	200 — 9999	Hamburg-Altona, Ericus, Jonas
418	—	200 — 2795	Hamburg-Altona, Ericus, Jonas
400	1 — 26	200 — 659	Aachen, Bismarckstr.
402	1 — 11	200 — 229	Heinsberg
403	1 — 160	200 — 9999	Köln-Mitte
903	—	200 — 4439	Köln-Mitte
404	1 — 53	200 — 1738	Köln-Rheinau
405	1 — 103	200 — 1380	Wuppertal
406	1 — 22	200 — 328	Aachen, Bahnhofplatz 2
407	1 — 21	200 — 221	Aachen, Kronprinzenstr.

Ergänzungen des Verzeichnisses werden von Zeit zu Zeit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr

(VkB1. 1962 S. 484)

Im Auftrag
P u k a l l

Nr. 229 Nationalitätszeichen im internationalen Kraftfahrzeugverkehr

Bonn, den 20. August 1962
— StV 2 Nr. 2133 AA/62 —

Nach Mitteilung des Generalsekretärs der Vereinten Nationen hat die Republik Kongo (Brazzaville) als Nationalitätszeichen für ihre Kraftfahrzeuge im internationalen Verkehr die Buchstaben „RCB“ bestimmt. Die Republik Kongo (Leopoldville) führt, wie bereits bekanntgegeben, das Nationalitätszeichen „CB“.

Ich bitte, die Übersicht über ausländische Nationalitätszeichen im internationalen Kraftfahrzeugverkehr (VkB1. 1962 S. 146 und S. 350) entsprechend zu ergänzen.

Der Bundesminister für Verkehr

(VkB1. 1962 S. 485)

Im Auftrag
D r. L i n d e r

Nr. 230 Anschriften von Kraftfahrzeughaltern

Bonn, den 24. August 1962
StV 2 Nr. 2128 K/62

Im Verkehrsblatt 1962 Heft 15 lfd. Nr. 194 habe ich die Autoadressenverlage bekanntgegeben, mit denen das Kraftfahrt-Bundesamt die verlegerische Auswertung der Anschriften von Kraftfahrzeughaltern für das Bundesgebiet vertraglich neu vereinbart hat. Da sich inzwischen Veränderungen ergeben haben, gebe ich diese Autoadressenverlage erneut bekannt.

Landesbereich:

Schleswig-Holstein
Hamburg
Bremen

Autoadressenverlag:

Dr. v. Arnim & Co.
2 Hamburg — 1
Glockengießerwall 26

Landesbereich:

Niedersachsen

Nordrhein-Westfalen

Hessen

Saarland

Rheinland-Pfalz

Baden-Württemberg:
Reg.-Bezirke Südbaden
und NordbadenBaden-Württemberg:
Reg.-Bezirke Süd-
württemberg-Hohenzollern
und Nordwürttemberg

Bayern

Autoadressenverlag:Norddeutsche Verlagsges.
Rohscheid & Co.
3042 **Münster (Han)**
Lönsheide 4Verlag Koop GmbH
4 **Düsseldorf** — 4
Lindemannstraße 27Verkehrs- und Wirtschafts-
archiv Eike Techow Verlag KG.
6101 **Nieder-Ramstadt**
Karlstraße 21Minerva-Verlag
Thinnes & Nolte oHG.
66 **Saarbrücken 3**
Futterstraße 25Karl Waldkirch
67 **Ludwigshafen am Rhein**
Amtsstraße 8G. Braun GmbH
75 **Karlsruhe/Baden**
Karl-Friedrich-Str. 13-18Windhager Verlag KG.
7 **Stuttgart** — W
Weimarstraße 43Adreßbuchverlagsges.
Ruf
8 **München 15**
Haydnstraße 1

Interessenten, die Anschriften von Kraftfahrzeughaltern benötigen, sind an die vorstehend genannten Autoadressenverlage zu verweisen.

Meine Verlautbarung im Verkehrsblatt 1962 S. 417 wird hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkBl 1962 S. 485)

Nr. 231 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 3/62

Bonn, den 27. August 1962
StV 3 — 6021 W II

Durch die Verordnung TSF Nr. 3/62 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. August 1962 (Bundesanzeiger Nr. 163 vom 29. August 1962) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 3/62 geändert worden.

Inhalt der Änderung:

Im Teil III Abschnitt 2

„Verzeichnis der Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen mit Übersicht für die Ermittlung bestimmter Frachtsätze“ wird unter

„b) andere Ausnahmetarife“
der Ausnahmetarif F 17 B 2 nachgetragen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkBl 1962 S. 486)

Binnenschifffahrt**Nr. 232 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Gestaltung der Einweisungssignale für die Einfahrt in die Vorhöfen der Abstiegbauwerke des Dortmund-Ems-Kanals bei Henrichenburg und Waltrop**

(Bundesanzeiger Nr. 163 vom 29. August 1962)

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

§ 1

Einweisung der Bergfahrer in die unteren Vorhöfen der Abstiegbauwerke

(1) Für die Fahrt zu den unteren Vorhöfen der Abstiegbauwerke des Dortmund-Ems-Kanals bei Henrichenburg und Waltrop werden am Ostufer des Dortmund-Ems-Kanals bei km 16,5 für Fahrzeuge aus Richtung Münster und an der Lukasbrücke (km 15,65) für Fahrzeuge aus Richtung Herne Einweisungssignale gezeigt.

(2) Abweichend von § 102 Nr. 4 BSchSO ist auf den Signaltafeln die Einfahrtssituation zu den unteren Vorhöfen des neuen Hebewerks und der Schachtschleuse durch eine senkrechte weiße Linie und durch zwei kurze waagerechte weiße Linien, die von der senkrechten Linie abgehen, dargestellt. Es bedeuten:

weißes Gleichtaktlicht neben der unteren waagerechten Linie:

Einfahrt in den, in Fahrtrichtung gesehen, ersten Vorhafen frei,

weißes Gleichtaktlicht neben der oberen waagerechten Linie:

Einfahrt in den, in Fahrtrichtung gesehen, zweiten Vorhafen frei,

weißes Gleichtaktlicht neben der unteren und oberen waagerechten Linie:

Einfahrt in beide Vorhöfen (neues Hebewerk u. Schachtschleuse) frei,

kein Gleichtaktlicht:

keine Einfahrt in die Vorhöfen, vor Signal bis auf Einweisung warten.

(3) Für die Einfahrt in den unteren Vorhafen des alten Hebewerkes ist das bei km 16,5 über der Signaltafel bzw. an der Lukasbrücke unter der Signaltafel gesetzte weiße Licht zu beachten, das bedeutet:

Gleichtaktlicht:

Einfahrt in den Vorhafen des alten Hebewerks frei,

ununterbrochenes Licht:

keine Einfahrt, altes Hebewerk in Betrieb,

kein Licht:

keine Einfahrt, altes Hebewerk außer Betrieb.

(4) Die Kennung des Gleichtaktlichtes im Sinne der Absätze 1 bis 3 beträgt:

Schein 3 Sekunden
Dunkelzeit 3 Sekunden

Wiederkehr 6 Sekunden.

§ 2

Einweisung der Talfahrer in die oberen Vorhöfen der Abstiegbauwerke

Die Einweisung der Talfahrer in die oberen Vorhöfen der Abstiegbauwerke des Dortmund-Ems-Kanals bei Henrichenburg und Waltrop erfolgt durch Richtungsweiser nach § 102 Nr. 4 BSchSO (Bild 77).

§ 3

Geltungsdauer

Diese Anordnung tritt am 31. August 1962 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. August 1964.

Münster den 2. August 1962
B 1385 B 3 T 2 T 4 T 5

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster

In Vertretung:
Becker

(VkBl 1962 S. 486)

Nr. 233 Tarif für die Erhebung von Hafenabgaben durch die Stadt Kiel — III. Nachtrag —

Hamburg, den 7. August 1962
— 85.5 — B 663/62 —

Am 1. August 1962 ist der III. Nachtrag vom 11. Juli 1962 zum Tarif für die Erhebung von Hafenabgaben durch die Stadt Kiel vom 15. Dezember 1956 nach Verkündung im Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 30/1962, Seite 364, in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifnachtrages ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 32 vom 11. August 1962 veröffentlicht worden*).

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
— Hamburg —

In Vertretung
Dr. Meyer-Osterkamp
Regierungsdirektor

(VkB1 1962 S. 487)

Nr. 234 Tarife für die Häfen Emden und Norddeich

Aurich, den 7. August 1962
S — 4540/62 — sb

Am 6. Mai 1962 sind die vom Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Hannover, am 24. April 1962 — III/5d — 12.35 — festgesetzten Nachträge

a) zum Tarif für den Hafen Emden vom 16. Juli 1957 (Amtsblatt der Regierung in Aurich 1957 S. 65)

b) zum Tarif für den Hafen Norddeich vom 10. Juli 1953 (Amtsblatt der Regierung in Aurich 1953 S. 37)

nach Verkündung im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Aurich Nr. 7 vom 5. Mai 1962 in Kraft getreten.

Die Nachträge sind außerdem im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 23 vom 9. Juni 1962 veröffentlicht worden*).

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Aurich
Steckhan

(VkB1 1962 S. 487)

Nr. 235 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schubschiffahrt auf der Elbe und auf dem Elbe-Lübeck-Kanal

(Bundesanzeiger Nr. 164 vom 30. August 1962)

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

§ 1

Diese Anordnung gilt auf der Elbe (§ 1 -El-BSchSO) und auf dem Elbe-Lübeck-Kanal (§ 1 -ELK-BSchSO).

§ 2

Als Schubverband gilt jede Zusammenstellung eines Schubschiffes mit einem oder mehreren Schubleichtern, die mit dem Schubschiff und untereinander durch Kuppungen verbunden sind, wobei sich mindestens einer dieser Leichter vor dem Schubschiff befinden muß.

Als Schubschiff gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das nach seiner Bauart oder Ausrüstung dazu bestimmt ist, andere Fahrzeuge zu schieben und in einem Schubverband verwendet wird.

Als Schubleichter gelten Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, die in einem Schubverband verwendet werden und hierfür nach ihrer Bauart und Einrichtung bestimmt sind.

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

§ 3

- (1) Schubverbände unterliegen den Bestimmungen der BSchSO über Schleppzüge, sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.
- (2) Die §§ 33a, 57, 58, 81 Nr. 2, 7-El-, 4-ELK- und 5-ELK-BSchSO gelten nicht für Schubverbände.
- (3) Die §§ 2, 17, 18, 23, 24, 34 Nr. 2, 71 und 72 BSchSO gelten nicht für Schubleichter.

§ 4

Ein in Fahrt befindlicher Schubverband muß bei Nacht folgende Lichter führen:

1. Drei weiße starke Lichter auf dem vorderen Schubleichter oder der vorderen Schubleichtergruppe. Diese Lichter müssen in einem aufrecht stehenden gleichseitigen Dreieck mit einer Seitenlänge von mindestens 3 m und quer zur Längsachse des Schubverbandes so angebracht sein, daß die beiden unteren Lichter 1 m über dem Schiffskörper und gleich weit von der Längsachse des Schubverbandes stehen. Die drei Lichter müssen so angebracht und eingerichtet sein, daß sie ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 270 Grad werfen, und zwar nach jeder Seite von recht voraus bis 45 Grad achterlicher als querab auf jeder Seite.
2. Die Seitenlichter nach § 28 Buchstabe b BSchSO auf dem vorderen Schubleichter oder der vorderen Schubleichtergruppe.
3. Das Topplicht und das weiße starke Licht nach § 29 Nr. 1 Buchstabe a BSchSO auf dem Schubschiff. Ist der Schubverband länger als 183 m, so muß noch ein drittes weißes starkes Licht gleicher Art mindestens 1 m über oder unter den beiden anderen geführt werden.
4. Die Seitenlichter nach § 28 Buchstabe b BSchSO auf dem Schubschiff. Sind in einem Schubverband Schubleichter an beiden Seiten des Schubschiffes festgemacht, so darf das Schubschiff Seitenlichter nicht führen. Die längsseits des Schubschiffes festgemachten Schubleichter müssen die Seitenlichter wie folgt führen: der an Steuerbordseite festgemachte Schubleichter an seiner Steuerbordseite das grüne Seitenlicht, der an Backbordseite festgemachte Schubleichter an seiner Backbordseite das rote Seitenlicht.
5. Das Hecklicht nach § 28 Buchstabe c BSchSO auf dem Schubschiff.

§ 5

Ein vor Anker liegender Schubverband muß bei Nacht auf der Fahrwasserseite ein weißes gewöhnliches Licht setzen.

§ 6

Diese Anordnung tritt am 1. September 1962 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. August 1964.

Hamburg, den 8. August 1962
- 91.2 - B 679/62 -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg

In Vertretung:
Dr. Meyer-Osterkamp

(VkB1 1962 S. 487)

Nr. 236 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents

Bremen, den 14. August 1962
Tgb.-Nr. 3731/62 B

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen am 26.9.1957 für den Schiffer Johann Pawliczek, geb. am 14. August 1911, ausgestellte Schifferpatent Nr. W 1477 wird hiermit für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen

Dr. Schauburger

(VkB1 1962 S. 487)

Nr. 237 Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr von Motorsportbooten auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster

Auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135, 1137) wird aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs angeordnet:

§ 1

Auf den Wasserstraßen

Rhein-Herne-Kanal,

Verbindungskanal zwischen Rhein-Herne-Kanal und Ruhr,

Wesel-Datteln-Kanal,

Datteln-Hamm-Kanal,

Dortmund-Ems-Kanal von km 0 (Dortmund) bis km 227,00

ist der Verkehr von Motorsportbooten, einschließlich Fahrzeugen mit Außenbordmotor, nicht gestattet. In begründeten Fällen können Ausnahmen zugelassen werden, insbesondere für einzelne Wanderfahrten.

§ 2

Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeugs an eines der Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine und Meppen zu richten. Die Anträge sind zu begründen.

§ 3

Die Ausnahmegenehmigung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden, wenn ihr Fortbestand die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet.

§ 4

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden nach Artikel 3 der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135) bestraft.

§ 5

Diese Anordnung tritt am 15. September 1962 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 14. September 1964.

Münster, den 16. August 1962

B 1517 B1 B3

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster

In Vertretung:
Dörholt

(VkB1 1962 S. 488)

Nr. 238 Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird

Auf Grund des § 2 Nr. 2 -WK- der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzblatt II S. 1135, 1137) wird angeordnet:

§ 1

Zur Fahrt auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster bedürfen Fahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fahrgästen benutzt werden oder von denen aus Kleinhandel betrieben wird, einer besonderen Zulassung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster.

§ 2

Anträge auf Zulassung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Na-

mens des zuzulassenden Fahrzeugs an eines der Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine und Meppen zu richten.

§ 3

Die Zulassung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden, wenn ihr Fortbestand die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet.

§ 4

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden nach Artikel 3 der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzblatt II S. 1135) bestraft.

Diese Anordnung tritt am 15. September 1962 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 14. September 1964.

Münster, den 16. August 1962

B 1517 B1 B3

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
In Vertretung:
Dörholt

(VkB1 1962 S. 488)

Seeverkehr

Nr. 239 Lotsordnung für den Hafen Wilhelmshaven

Hamburg, den 27. August 1962

— See 2/232 — 38/62 —

Nachstehend wird die Lotsordnung für den Hafen Wilhelmshaven bekanntgegeben. Die Lotsordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 144 vom 2. August 1962 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Lotsordnung für den Hafen Wilhelmshaven

§ 1

Die Lotseinrichtungen im Hafen Wilhelmshaven werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgehalten.

§ 2

Fahrzeuge über 150 BRT, die in den Hafen einlaufen oder auslaufen, sind zur Annahme eines Hafenlotsen verpflichtet.

§ 3

(1) Die Hafenlotsen sind mindestens 2 Stunden vor dem Ein- oder Auslaufen der Fahrzeuge bei der Seeschleuse anzufordern.

(2) Soll ein Hafenlotse vor dem Hafen angefordert werden, so dient als Signal

1. bei Tage die nationale Lotsenflagge oder die Flagge G des Internationalen Signalfachbuchs und das Schallsignal „— — — — —“.

2. bei Nacht und bei unsichtigem Wetter das als Schall- oder Blinksignal gegebene Morsesignal „— — — — —“.

§ 4

Diese Lotsordnung tritt am 15. August 1962 in Kraft.
Oldenburg, den 20. Juli 1962

Der Präsident des Niedersächsischen
Verwaltungsbezirks Oldenburg
Dannemann

Aurich, den 4. Juli 1962

S — 3886/62

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Aurich
In Vertretung
Schmitz

(VkB1 1962 S. 488)

Nr. 240 Tarif für die Entgelte der Kanalsteurer auf dem Nord-Ostsee-Kanal vom 20. Juli 1957

Hamburg, den 14. August 1962
— See 4/401 — 103/62 —

Nachstehend wird die Änderung des Tarifs für die Entgelte der Kanalsteurer auf dem Nord-Ostsee-Kanal bekanntgemacht. Die Änderung ist im Bundesanzeiger Nr. 121 vom 30. 6. 1962 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Tennstedt

Bekanntmachung
zum Tarif für die Entgelte der Kanalsteurer auf dem Nord-Ostsee-Kanal vom 20. Juli 1957 (Bundesanzeiger Nr. 142 vom 27. Juli 1957)

Der Verein der Kanalsteurer e. V. in Kiel-Holtenau wird ermächtigt, in Abweichung von Nummer 6 Abs. 1 Ziffer 1 des Tarifs vom 1. Juli 1962 ab für nichtsteuerpflichtige Schiffe ein Entgelt bis zum Höchstbetrage von 95,— DM frei zu vereinbaren.

Absatz 2 ist sinngemäß anzuwenden.

Kiel, den 18. Juni 1962
S 1 Nr. 1071 — 26a —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Kiel
In Vertretung:
Eger

(VkB1 1962 S. 489)

Luftfahrt

Nr. 241 Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Bauvorschrift Nr. 1 für Luftfahrtgerät)

Bonn, den 27. August 1962
- L 1 - 112 - 101 - 1305 Vm/62 -

Nachstehend wird die Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Bauvorschrift Nr. 1 für Luftfahrtgerät) vom 8. August 1962 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 151 vom 11. August 1962 verkündet worden und am 12. August 1962 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Orlovius

Verordnung
über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge
(Bauvorschrift Nr. 1 für Luftfahrtgerät)

Vom 8. August 1962

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 2 und Absatz 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9), geändert durch das Gesetz über Zuständigkeiten in der Luftverkehrsverwaltung vom 3. Februar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 69), wird auf Vorschlag des nach § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354) berufenen Ausschusses verordnet:

§ 1

Beschaffenheit der Ausrüstung

(1) Die elektronische Ausrüstung darf nur aus Anlagen, Geräten und Baugruppen bestehen, deren Muster zugelassen sind und die auf Grund ihrer Eigenschaften und Leistungen unter Beachtung der festgelegten Verwendungsgrenzen einen zuverlässigen Betrieb gewährleisten. Die elektronische Ausrüstung umfaßt alle in ein Luftfahrzeug eingebauten elektronischen Anlagen, Geräte und Baugruppen. Eine elektronische Anlage besteht aus einem oder mehreren elektronischen Geräten und

den notwendigen Hilfs- und Anzeigegeräten sowie Zubehörteilen. Ein elektronisches Gerät ist ein Gerät, das überwiegend aus elektronischen Baugruppen besteht. Eine elektronische Baugruppe enthält Bauelemente mit Elektronenemission oder Halbleitern.

(2) Die Beschaffenheit, die Art und der Umfang der elektronischen Ausrüstung werden durch die Lufttüchtigkeitsgruppe, die technischen Merkmale und den Verwendungszweck des Luftfahrzeugs bestimmt.

(3) Anlagen, Geräte und Baugruppen müssen so in ein Luftfahrzeug eingebaut sein, daß sie leicht und einfach zu bedienen und zu warten sind. Sie dürfen die Festigkeit und das Betriebsverhalten des Luftfahrzeugs nicht beeinträchtigen, sich gegenseitig nicht schädlich stören sowie die Besatzung und die Fluggäste, auch bei Notlandungen, nicht gefährden.

(4) Die bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs am Boden und im Flug auftretenden Beanspruchungen aller Art dürfen sich auf die Betriebstüchtigkeit der Ausrüstung nicht auswirken. Eine Anlage oder ein Gerät ist betriebstüchtig, wenn ein zuverlässiger Betrieb unter den Betriebsbedingungen in einem Luftfahrzeug gewährleistet ist. Betriebsbedingungen im Luftfahrzeug sind die besonderen klimatischen und mechanischen Beanspruchungen sowie die Verhältnisse der Energieversorgung, die in einem Luftfahrzeug gegeben sind.

(5) Anlagen, Geräte und Baugruppen, die bei technischen Störungen des Luftfahrzeugs oder in Notfällen betriebstüchtig sein müssen, haben den hierfür zu stellenden Anforderungen zu genügen.

§ 2

Konstruktion und Ausführung der elektronischen Ausrüstung

(1) Die Konstruktion der Anlagen, Geräte und Baugruppen muß ihrem Verwendungszweck Rechnung tragen.

(2) Bei der Flugsicherungsausrüstung sind außerdem die Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus dem Zusammenwirken mit den Bodenanlagen der Flugsicherung ergeben. Die Flugsicherungsausrüstung umfaßt die in ein Luftfahrzeug eingebauten Funkanlagen, die dem Fernmeldeverkehr, der Ortung und der Navigation dienen. Eine Funkanlage besteht aus einem oder mehreren Funkgeräten, Antennen, Hilfs- und Anzeigegeräten sowie Zubehörteilen. Ein Funkgerät ist ein elektronisches Gerät zum Erzeugen oder Empfangen von Hertzschen Wellen.

(3) Die Bauausführung muß einen zuverlässigen Betrieb gewährleisten.

§ 3

Werkstoffe, Halbzeuge, Bauelemente

(1) Die verwendeten Werkstoffe, Halbzeuge und Bauelemente müssen den besonderen Anforderungen der Luftfahrt genügen; ihre Eignung muß in der Musterprüfung nachgewiesen werden.

(2) Austauschbare Bauelemente müssen gut zugänglich und leicht auswechselbar sein. Sie sind gegen Herausfallen zu sichern.

(3) Steckverbindungen müssen unverwechselbar sein. Sie sind gegen unbeabsichtigtes Lösen zu sichern.

§ 4

Mechanische Festigkeit

Anlagen, Geräte und Baugruppen sind so auszuführen, daß sie den zu erwartenden mechanischen Beanspruchungen, insbesondere solchen, die sich bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs am Boden und im Flug; aus Luftkräften, Beschleunigungen, Schwingungs- und Stoßbeanspruchungen ergeben, ohne Beeinträchtigung der Betriebstüchtigkeit genügen.

§ 5

Betriebsverhalten

(1) Die Anlagen, Geräte und Baugruppen müssen bei den zu erwartenden Betriebsbedingungen einen zuverlässigen Betrieb ermöglichen. Die Grenzwerte der Be-

triebsbedingungen, denen Anlagen, Geräte und Baugruppen mindestens genügen müssen, werden im Rahmen der Regelung der technischen Einzelheiten festgelegt.

(2) Für die Zeit vom Einschalten der Anlagen und Geräte bis zur Betriebsbereitschaft können höchstzulässige Werte festgelegt werden. Werden betriebsbereite Anlagen oder Geräte auf einen anderen Betriebszustand umgeschaltet, so darf die Betriebsbereitschaft durch den Umschaltvorgang nicht länger als betrieblich vertretbar unterbrochen werden.

(3) Die Betriebstüchtigkeit der Anlagen, Geräte und Baugruppen darf nicht beeinträchtigt werden, wenn innerhalb bestimmter Grenzen Abweichungen von dem Nennwert der Energieversorgung auftreten.

(4) Die Störfestigkeit muß dem in einem Luftfahrzeug vorhandenen elektrischen und akustischen Störpegel genügen.

(5) Die auf die Anlagen, Geräte und Baugruppen einwirkenden schädlichen Störungen dürfen die Betriebstüchtigkeit nicht mehr als betrieblich vertretbar beeinträchtigen. Die von den elektronischen Anlagen, Geräten und Baugruppen aller Art herrührenden und durch Strahlung und Leitung übertragenen schädlichen Störungen dürfen die bestimmten Grenzwerte nicht überschreiten. Schädliche Störung ist jede Ausstrahlung oder Beeinflussung, welche die Abwicklung eines Navigationsfunkdienstes oder eines Sicherheitsfunkdienstes beeinträchtigt.

§ 6

Frequenztoleranz

Die Frequenztoleranz von Funkgeräten muß den im Rahmen der Regelung der technischen Einzelheiten für Anlagen, Geräte und Baugruppen festgelegten Werten entsprechen.

§ 7

Bedienungs- und Anzeigeeinrichtungen

(1) Bedienungseinrichtungen müssen so ausgeführt und angeordnet sein, daß sie auch unter erschwerten Umständen, insbesondere bei unzureichender Beleuchtung und bei Kälte, leicht zu betätigen sind und die Möglichkeit einer Verwechslung und einer versehentlichen Betätigung ausschließen.

(2) Anzeigeeinrichtungen müssen ihre Angaben so darstellen, daß sie rasch und eindeutig zu erkennen und auswertbar sind.

(3) Anzeiger und Warnleuchten müssen bei allen Lichtverhältnissen gut sichtbar sein. Die Helligkeit beleuchteter Anzeigeeinrichtungen muß den jeweiligen Erfordernissen angepaßt werden können.

§ 8

Elektrische Sicherheit

(1) Anlagen und Geräte, die Energie aus einem Bordnetz, einer Umformereinrichtung oder einer anderen Stromquelle beziehen, müssen gegen Stromaufnahme von schädlicher Stärke und Dauer durch Sicherungen geschützt sein.

(2) Masseverbindungen von Stromkreisen und Geräten dürfen keine Sicherungen enthalten.

(3) Anlagen und Geräte müssen so gebaut sein, daß an ihnen bei jedem Betriebszustand kein Schaden durch Falschbedienung entstehen kann.

(4) Soweit Antennen nicht mindestens an einem Punkt mit der Masse des Luftfahrzeugs elektrisch leitend verbunden oder nicht unmittelbar Konstruktionsteile des Luftfahrzeugs sind, müssen sie mit geeigneten Einrichtungen zur gefahrlosen Ableitung von statischen Aufladungen und Blitzentladungen versehen sein.

§ 9

Sicherheit von Personen

(1) Anlagen, Geräte und Baugruppen sind so zu bauen und anzuordnen, daß im Betrieb und beim Wechsel von zugänglichen Austauschteilen Besatzung und Insas-

sen des Luftfahrzeugs nicht gefährdet werden. Der notwendige Berührungsschutz und die Einhaltung der zulässigen Berührungsspannungen müssen gewährleistet sein.

(2) Bei Anlagen, Geräten und Anzeigeeinrichtungen, die gesundheitsschädliche Strahlung erzeugen, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß die zulässige Maximaldosis bei Dauereinwirkungen nicht überschritten wird.

(3) Geräte und Geräteteile, deren Oberflächen bei dem Betrieb Temperaturen von mehr als 50 Grad Celsius annehmen können, sind so zu sichern, daß sie nicht zufällig berührt werden können.

§ 10

Brandverhütung

(1) Anlagen, Geräte und Baugruppen sind so zu bemessen und auszuführen, daß bei allen Betriebsbedingungen die Erwärmung in unschädlichen Grenzen bleibt.

(2) Bei Störungen, insbesondere durch Glimmerscheinungen, Funkenüberschlag und Kurzschluß, darf keine Brandgefahr entstehen.

(3) Werden Anlagen, Geräte und Baugruppen in explosionsgefährdeter Umgebung betrieben, müssen sie in der notwendigen Schutzart ausgeführt sein. In brandgefährdeter Umgebung muß ihre Brennbarkeit auf das geringst mögliche Maß beschränkt sein.

§ 11

Einbauunterlagen und Betriebsanweisungen

Für Anlagen, Geräte und Baugruppen sind Unterlagen zu erstellen, die alle für den Einbau in ein Luftfahrzeug sowie die zum Betrieb und zur Wartung erforderlichen Angaben enthalten.

§ 12

Kennzeichnung der Geräte

Geräte müssen mit einer dauerhaften Kennzeichnung versehen sein, aus der Hersteller, Musterbezeichnung, amtliche Gerätenummer, Werknummer und Anschlußwerte hervorgehen.

§ 13

Regelung der technischen Einzelheiten

Die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen technischen Einzelheiten werden von dem Luftfahrt-Bundesamt, bei der Flugsicherungsausrüstung unter Mitwirkung der Bundesanstalt für Flugsicherung, durch Rechtsverordnung geregelt und im Bundesanzeiger verkündet. Vor Erlass der Verordnung ist der gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt berufene Ausschuß zu hören.

§ 14

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 8. August 1962

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

(VkB1 1962 S. 489)

Personalmeldungen**Nr. 242 Stellenausschreibung**

Bonn, den 14. August 1962

Z 2 — Pmebc (KBA) 9/142 K/62

Beim Kraftfahrt-Bundesamt (Bundesoberbehörde) sind mehrere Stellen für Sachbearbeiter

(Regierungsinspektor — Besoldungsgruppe A 9) zu besetzen.

Voraussetzungen:

Prüfung für den gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienst oder Rechtspflegerprüfung — möglichst mit Erfahrungen in der Strafrechtspflege —.

Bewerbungen mit handgeschriebenem Lebenslauf, Übersicht über den beruflichen Werdegang, beglaubigten Zeugnisabschriften und einem Lichtbild aus neuerer Zeit sind bis zum 30. September 1962 zu richten an:

Kraftfahrt-Bundesamt

239 Flensburg-Mürwick

Swinemünder Str. 28

Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Lauffs

(VkB1 1962 S. 490)

Nr. 243 Stellenausschreibung

Bonn, den 15. August 1962

Z 2 — Pmebc (LBA) 9/40 L/62

Beim

Luftfahrt-Bundesamt (Bundesoberbehörde)
in Braunschweig

ist sofort die Stelle eines

Hilfsreferenten

(Regierungsassessor — Bes.Gr. A 13 BBesO)

zu besetzen.

Beschäftigung zunächst auf Probe im Angestelltenverhältnis (VergGr. III BAT) für die Dauer von sechs Monaten, danach bei Bewährung Einstellung als Regierungsassessor im Beamtenverhältnis auf Probe und später bei Vorliegen der Voraussetzungen Übernahme in das Beamtenverhältnis auf Lebenszeit als Regierungsrat.

Voraussetzungen:

Zweite juristische Staatsprüfung (Prädikatsexamen); Kenntnisse auf dem Gebiet der Verwaltung.

Bewerber mit Erfahrungen im Luftrecht sowie im Beamten-, Arbeits- und Tarifrecht sowie englischen Sprachkenntnissen werden bei sonst gleicher Eignung bevorzugt.

Lebensalter grundsätzlich bis zu 32 Jahren.

Bewerbungen mit handgeschriebenem ausführlichem Lebenslauf, beglaubigten Abschriften des Reifezeugnisses, der Nachweise über die Ablegung der beiden juristischen Staatsprüfungen und ggf. sonstiger Zeugnisse sowie einem Lichtbild aus neuerer Zeit sind bis zum 30. September 1962 zu richten an:

Luftfahrt-Bundesamt

33 Braunschweig

Flughafen

Es wird gebeten, das Gericht, bei dem die Ausbildungs- und Personalakten geführt werden, anzugeben und eine

schriftliche Einverständniserklärung beizufügen, daß diese Akten vom Luftfahrt-Bundesamt eingesehen werden können.

Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Lauffs

(VkB1 1962 S. 491)

Nr. 244 Stellenausschreibung

Beim Bundesamt für Schiffsvermessung sind zu besetzen:

2 Stellen für Schiffbau-Ingenieure

1 Stelle für einen Elektro-Ingenieur als Sachbearbeiter für die Planung und Durchführung baulicher Maßnahmen auf Handelsschiffen.

Vergütung nach Gr. IV b BAT, bei Bewährung

Aufrücken nach Gr. IV a BAT möglich.

Voraussetzungen:

Abschlußzeugnis einer staatlich anerkannten HTL., vieljährige Tätigkeit im Konstruktionsbüro von Schiffswerften oder auf dem Gebiet der Schiffselektrotechnik und Kenntnisse in der Vor- und Nachkalkulation sowie Erfahrung in der Bearbeitung von Detailkonstruktionen auf Seeschiffen und Gewandtheit in Wort und Schrift.

Bewerbungen mit handgeschriebenem, ausführlichem Lebenslauf, einer Übersicht über den beruflichen Werdegang, beglaubigten Zeugnisabschriften und einem Lichtbild aus neuerer Zeit sind bis spätestens 30. September 1962 zu richten an den

Leiter des Bundesamts für Schiffsvermessung

2 Hamburg 4

Bernhard-Nocht-Straße 78.

Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

(VkB1 1962 S. 491)

Druckfehlerberichtigung:

Die auf Seite 444 des Heftes 16/1962 des Verkehrsblattes zu der Nr. 209 „Ortungsfunkanlagen für Binnenschiffe“ angegebene Seitenzahl muß statt (VkB1 1962 S. 144) richtig heißen: (VkB1 1962 S. 444).