

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	VkBl 1953	Seite
361	27. 11. 1953 Verkehrsregelung durch Formzeichen (Zeigerregler)	552
362	3. 12. 1953 Zielstationen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen; 1. Veröffentlichung	552
363	17. 11. 1953 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 4	554
364	24. 11. 1953 Aufhebung einer Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 54	554
365	25. 11. 1953 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 209	554
366	21. 11. 1953 Fahrerlaubnisscheine	554
367	15. 12. 1953 Bekanntmachung über die Regelung zur Verhütung von Zusammenstößen auf See	554
368	24. 11. 1953 Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt: hier: Reede Duisburg-Ruhrort	561
369	2. 12. 1953 Bekanntmachung für die Schifffahrt: hier: Neckar-Schleusen	562
370	28. 11. 1953 Verordnung FC Nr. 1/53 betr. die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt	562
371	27. 11. 1953 Verordnung FD Nr. 1/53 betr. die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt	562
372	27. 11. 1953 Verordnung FF Nr. 1/53 betr. die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt	562
373	27. 11. 1953 Verordnung FF Nr. 2/53 betr. die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt	563
374	23. 3. 1953 Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung	563
375	15. 12. 1953 Berichtigung	565
376	15. 12. 1953 Berichtigung	565
376a	15. 12. 1953 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)briefe	578a bis 578u
376b	15. 12. 1953 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)scheine	
376c	15. 12. 1953 Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:	Seite	Bücherschau	Seite
Übersicht	566	Neuerscheinungen	573
Auslese	569	Buchbesprechungen	574
Rechtsprechung	575		

7. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. Dezember 1953

Heft 23

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

AMTLICHER TEIL

Nr. 361 Verkehrsregelung durch Formzeichen (Zeigerregler).

Bonn, den 27. November 1953
StV 2 Nr. 12 266 H/53

Zur Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen können nach meinen Verlautbarungen Nr. 366 vom 13. November 1952 — StV 2 Nr. 114/54/52 (Verkehrsblatt 1952 S. 419) und Nr. 43 vom 14. Februar 1953 — StV 2 Nr. 12 007 S/53 (Verkehrsblatt 1953 S. 64) sowohl Lichtzeichen als auch Formzeichen verwendet werden.

Als Einrichtungen für Formzeichen (Zeigerregler) sind nach Abschnitt C der Anlage zur Straßenverkehrs-Ordnung Anlagen anzusehen, bei denen im Uhrzeigersinn umlaufende weiße Zeiger durch ihre Stellung und durch das Hinweisen auf grüne und rote Ringflächen eines Zeigerblatts die Phasen für die Zeichen „Straße frei“ (grün) und „Halt“ (rot) anzeigen und den Ablauf erkennen lassen.

Die Entscheidung der Frage, ob die Verwendung von Formzeichen zweckmäßig ist, hängt weitgehend von den örtlichen Verhältnissen, insbesondere von der Art und Lage der Kreuzung oder Einmündung sowie von den Verkehrsströmen ab.

Als Anlagen für Formzeichen kommen Einrichtungen, die über der Fahrbahn angebracht werden, oder Standampeln in Betracht.

Über der Fahrbahn angebrachte Einrichtungen für Formzeichen sind verwendbar, wenn nicht mehr als 3 Fahrzeugphasen benötigt werden und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Kreuzungen oder Einmündungen mit verhältnismäßig nicht zu starkem Linksabbiegeverkehr, es sei denn, daß der Linksabbiegeverkehr mittels einer Sonderphase geregelt wird,
- nicht zu lebhafter Fußgängerverkehr, es sei denn, daß Sondersignale für Fußgänger angebracht werden,
- automatische Abdeckung des Uhrzeigers bei Außerbetriebsetzung,
- soweit gelbes Blinklicht in Verbindung mit der Anlage verwendet wird, darf dieses zur Vermeidung von Mißdeutungen nur in den Zeiten der Außerbetriebsetzung aufleuchten,
- Anbringung möglichst tief, jedoch nicht tiefer als 4,50 Meter über der Fahrbahn,
- Anbringung der weißen Haltlinien oder Fußgängerüberwege unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse (Wahrnehmbarkeit des Reglers vom haltenden Fahrzeug aus),
- nötigenfalls Ankündigung der Verkehrssignalanlage durch entsprechende weiße Tafeln in der Größe 50 × 70 cm mit Angabe der Meterzahl in einer Entfernung von 75 bis 100 Metern — außerhalb geschlossener Ortschaften von 150 bis 200 Metern — vor der Kreuzung oder Einmündung.

Standampeln können verwendet werden, wenn vier Phasen ausreichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

(VkB1 1953, S. 552)

Nr. 362 Zielstationen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen, 1. Veröffentlichung

Bonn, den 3. Dezember 1953
A 5 — Vmt 351 — 4260 S —

Nachstehend werden in Durchführung der Bestimmung 3b der Anlage zu § 2 Abs. 3 der Verordnung über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen (PR Nr. 73/51) vom 26. Oktober 1951 (VkB1. S. 381) die mit Wirkung vom 1. Januar 1954 geltenden Sammelladungszielstationen bezeichnet und veröffentlicht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Ter-Nedden

Zielstationen

im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen

Aachen	von: allen Versandplätzen
Altena	von: Frankfurt
Amberg	von: Landau/Pfalz, Nürnberg
Aschaffenburg	von: Bielefeld, Krefeld, M.-Gladbach, Neumünster, Nürnberg, Rheydt, Viersen, Würzburg
Augsburg	von: allen Versandplätzen
Backnang	von: Hamburg
Bad Canstadt	von: Schweinfurt
Bamberg	von: Bayreuth, Braunschweig, Bremen, Bullay, Coburg, Frankenthal, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Koblenz, Kronach, Kulmbach, Landau, Ludwigshafen, Mainz, Neustadt, Nürnberg, Selb, Schweinfurt, Speyer, Traben-Trarbach, Wiesbaden, Würzburg
Basel, Bad. Bhf.	von: allen Versandplätzen
Bayreuth	von: Hamburg, Nürnberg
Berlin	von: allen Versandplätzen
Bielefeld	von: allen Versandplätzen
Bochum	von: Bielefeld, Hamburg, Selb, Wiesau
Bonn	von: Hamburg, Osnabrück
Braunschweig	von: allen Versandplätzen
Bremen	von: allen Versandplätzen
Bremerhaven	von: Hamburg, Hannover
Bünde	von: Oldenburg
Celle	von: Hamburg
Coburg	von: Hamburg, Hildesheim, Nürnberg
Darmstadt	von: Hamburg
Deggendorf	von: Regensburg
Delmenhorst	von: Krefeld, M.-Gladbach, Rheydt, Viersen
Dortmund	von: allen Versandplätzen
Düsseldorf	von: allen Versandplätzen
Duisburg	von: allen Versandplätzen
Ebingen (Württ.)	von: Hof, Krefeld, M.-Gladbach, Rheydt
Emden	von: Hamburg
Essen Hbf.	von: allen Versandplätzen
Flensburg-Weiche	von: allen Versandplätzen
Frankenthal	von: Darmstadt
Frankfurt (Main)	von: allen Versandplätzen
Freiburg (Breisgau)	von: allen Versandplätzen
Freilassing	von: Köln
Friedrichshafen	von: Düsseldorf, Remscheid, Solingen, Velbert, Wuppertal
Fröndenberger	von: Braunschweig
Fulda	von: Frankfurt, Hamburg, Hof, Wiesbaden
Furth i. Wa.	von: Düsseldorf, Hagen, Hohenlimburg, Lüdenscheid, Neheim-Hüsten
Garmisch-Part. Gelsenkirchen	von: München
	von: Bielefeld, Hamburg, Osnabrück, Selb, Versmold, Wiesau
Gießen	von: Frankfurt, Hamburg, Wiesbaden
Göppingen	von: Hof
Göttingen	von: Braunschweig, Bremen, Fulda, Hamburg, Hannover, Hildesheim, Kassel
Goslar	von: Hamburg, Hannover
Gronau	von: Kassel, Krefeld, M.-Gladbach, Rheydt, Viersen
Großenbrode	von: Köln
Gütersloh	von: Gronau

Hagen	von: Bielefeld, Bremen, Frankfurt, Göttingen, Greven, Hamburg, Hildesheim, Mainz, Oldenburg, Osnabrück, Wiesbaden, Wilhelmshaven	Lörrach	von: allen Versandplätzen
Hamburg	von: allen Versandplätzen	Ludwigshafen (Rhein)	von: Bullay, Kassel, Mainz, Traben-Trarbach, Trier
Hamm	von: Hamburg	Lübeck	von: allen Versandplätzen
Hameln	von: Braunschweig, Hamburg	Lüdenscheid	von: Frankfurt, Nürnberg, Triberg
Hannover	von: allen Versandplätzen	Lüneburg	von: Hannover
Heide	von: Hamburg	Mainz	von: Bullay, Frankenthal, Hamburg, Hildesheim, Koblenz, Landau, Ludwigshafen, Neustadt, Speyer, Traben-Trarbach, Trier
Heidenheim	von: Hof	Mannheim	von: allen Versandplätzen
Heilbronn	von: Hamburg, Mainz, Mannheim, Remscheid, Solingen, Velbert, Wuppertal	Marburg (Lahn)	von: Singen
Helmbrechts	von: Emsdetten, Gronau, Rheine	Memmingen	von: Augsburg, Frankfurt/M.
Herford	von: Greven, Hamburg, Hannover, Krefeld, M.-Gladbach, Rheydt, Viersen	M.-Gladbach	von: Greven, Hannover, Hof, Kassel, Lörrach
Herne	von: Osnabrück	Mülheim-Ruhr	von: Bielefeld, Hamburg, Osnabrück, Versmold
Hersfeld	von: Kassel	Münchberg	von: Emsdetten, Gronau, Rheine
Hilden	von: Selb, Wiesau, Zwiesel	München	von: allen Versandplätzen
Hildesheim	von: Hamburg, Kassel	Münster (Westf.)	von: Bamberg, Bielefeld, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Hildesheim, Koblenz, Oldenburg, Wilhelmshaven
Hof	von: Augsburg, Bielefeld, Bremen, Darmstadt, Emsdetten, Frankenthal, Frankfurt, Fürth, Gronau, Hamburg, Kassel, Krefeld, Landau, Ludwigshafen, M.-Gladbach, Neustadt, Neu-Ulm, Nürnberg, Oldenburg, Regensburg, Remscheid, Rheine, Rheydt, Selb, Singen, Solingen, Speyer, Velbert, Viersen, Wetzlar, Wiesau, Wiesbaden, Wuppertal	Neumünster	von: Hamburg, Lübeck
Holzminden	von: Hamburg	Neuß	von: Greven, Selb, Wiesau, Zwiesel
Husum	von: Hamburg	Nürnberg	von: allen Versandplätzen
Ingolstadt	von: Koblenz, Nürnberg, Regensburg	Oberhausen	von: Selb, Wiesau
Iserlohn	von: Greven	Ochtrup	von: Krefeld, M.-Gladbach, Rheydt, Viersen
Kaiserslautern	von: Hildesheim, Mainz, Mannheim	Offenbach (Main)	von: Greven, Selb, Wiesau
Kaldenkirchen	von: allen Versandplätzen	Offenburg/Baden	von: Bremen, Düsseldorf, Essen, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Kaiserslautern, Köln, Ludwigshafen, Mannheim, München, Stuttgart, Viersen
Karlsruhe	von: allen Versandplätzen	Oldenburg (Oldb.)	von: Bielefeld, Hamburg, Hannover, Osnabrück
Kassel	von: allen Versandplätzen	Osnabrück	von: Braunschweig, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Hildesheim, Oldenburg, Wetzlar, Wiesbaden, Wilhelmshaven
Kehl	von: allen Versandplätzen	Passau	von: allen Versandplätzen
Kempten (Allgäu)	von: allen Versandplätzen	Pirmasens	von: Frankenthal, Hamburg, Landau, Ludwigshafen, Neumünster, Neustadt, Speyer
Kiel	von: Braunschweig, Bullay, Düsseldorf, Flensburg, Hagen, Hamburg, Hannover, Hildesheim, Hohenlimburg, Koblenz, Lübeck, Lüdenscheid, Mainz, Neheim-Hüsten, Remscheid, Solingen, Traben-Trarbach, Trier, Velbert, Wuppertal	Ravensburg	von: Ulm
Kitzingen	von: Bullay, Koblenz, Mainz, Traben-Trarbach, Trier	Recklinghausen	von: Bielefeld
Koblenz	von: Bullay, Frankenthal, Frankfurt, Hamburg, Hildesheim, Landau, Ludwigshafen, Mainz, Neustadt, Nürnberg, Oldenburg, Osnabrück, Speyer, Traben-Trarbach, Trier	Regensburg	von: allen Versandplätzen
Köln	von: allen Versandplätzen	Rendsburg	von: Flensburg, Hamburg
Krefeld	von: Bielefeld, Bullay, Hamburg, Hannover, Hildesheim, Neumünster, Osnabrück, Reutlingen, Singen, Stuttgart, Traben-Trarbach, Trier, Ulm	Reutlingen	von: Frankenthal, Hagen, Hohenlimburg, Krefeld, Landau, Lüdenscheid, Ludwigshafen, M.-Gladbach, Neheim-Hüsten, Neustadt, Rheydt, Speyer, Viersen
Kulmbach	von: Emsdetten, Frankfurt, Gronau, Remscheid, Rheine, Solingen, Velbert, Wuppertal	Rheine	von: Remscheid, Solingen, Velbert, Wuppertal
Lahr	von: Hohenlimburg	Rheydt	von: Greven
Landshut	von: Frankenthal, Landau, Ludwigshafen, München, Neustadt, Regensburg, Speyer	Rosenheim	von: Aschaffenburg, München
Lindau	von: Frankfurt	Rottweil	von: Hildesheim
		Rüsselsheim	von: Düsseldorf
		Salzburg	von: Frankfurt
		Schaffhausen	von: allen Versandplätzen
		Schleswig	von: Hamburg, Lübeck
		Schötmar	von: Greven
		Schramberg	von: Hildesheim
		Schweinfurt	von: Darmstadt, Frankenthal, Frankfurt, Koblenz, Landau, Ludwigshafen, Mainz, Neustadt, Speyer
		Schwenningen (a. N.)	von: Hildesheim, Hohenlimburg
		Siegen	von: Frankfurt, Hamburg, Hildesheim
		Singen (Hohentwiel)	von: allen Versandplätzen

Solingen	von: Augsburg, Bullay, Traben-Trarbach, Trier, Wilhelms-haven
Straubing	von: Frankenthal, Landau, Ludwigshafen, Neustadt, Speyer
Stuttgart	von: allen Versandplätzen
Traunstein	von: München
Trier Hbf.	von: Bullay, Frankfurt, Koblenz, Krefeld, Mainz, M. - Gladbach, Rheydt, Traben-Trarbach, Viersen
Ulzen	von: Hannover
Ulm	von: allen Versandplätzen
Villingen	von: Hildesheim, Remscheid, Solingen, Velbert, Wuppertal
Wangen (Allgäu)	von: Frankfurt
Wanne-Eickel	von: Frankfurt
Weiden	von: Nürnberg
Weil (Rhein)	von: Frankfurt, Köln
Westerland/Sylt	von: Hamburg
Wetzlar	von: Frankfurt, Wiesbaden
Wiesbaden	von: Hamburg, Hildesheim
Wilhelmshaven	von: Hamburg, Hannover, Osnabrück
Würzburg	von: allen Versandplätzen
Wuppertal-Elberfeld	von: allen Versandplätzen
Wuppertal-O.-Barmen	von: Frankfurt

(VkB1 1953, S. 552)

Nr. 363 Sperrung der Bundesstraße Nr. 4.

Bonn, den 17. November 1953
StB 4 — Bas — 20 281 Ki 53

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein in Kiel teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 4 zwischen Kiel und Bad Bramstedt ist in der Ortsdurchfahrt Neumünster wegen Bauarbeiten für den gesamten Durchgangsverkehr bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über Stadtstraßen in Neumünster.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1953 S. 554)

Nr. 364 Aufhebung einer Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 54.

Bonn, den 24. November 1953
StB 4 — Bas — 20 633 D 53

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf teilt mit:

Die für Fahrzeuge über 12 t Gesamtgewicht gesperrte Bundesstraße Nr. 54 zwischen Werne und Dortmund ist nach Errichtung eines neuen Brückenbauwerks über den Lippe-Seitenkanal in Lünen a. d. Lippe für den gesamten Verkehr wieder freigegeben worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1953 S. 554).

Nr. 365 Sperrung auf der Bundesstraße Nr. 209.

Bonn, den 25. November 1953
StB 4 — Bas — 20 518 H 53

Die Niedersächsische Straßenbaudirektion in Hannover teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 209 zwischen Nienburg und Soltau ist wegen des baulichen Zustandes der Behelfsbrücke über die Aller in der Gemarkung Rethem für Fahrzeuge über 16 t Gesamtgewicht bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über B 215 Nienburg—Verden—Rotenburg und B 71

Rotenburg—Neuenkirchen—Soltau.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1953 S. 554)

Nr. 366 Betr.: Fahrerlaubnisscheine

Bonn, den 21. November 1953
— B 462/21 — 106/53 —

Die Geltungsdauer der Fahrerlaubnisscheine für den Binnenschiffsverkehr zwischen den westlichen Besatzungszonen und der sowjetischen Besatzungszone ist von den Besatzungsmächten bis zum 31. Dezember 1954 verlängert worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. K u l l m a n n

(VkB1 1953 S. 554)

Nr. 367 Bekanntmachung über die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

Bonn, den 2. Dezember 1953
— See 2-345-375/53 —

Der Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffsicherheitsvertrag London 1948 liegt z. Zt. den gesetzgebenden Körperschaften vor. Inzwischen hat die Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland gemäß den Bestimmungen des Schlußprotokolls der Internationalen Schiffsicherheitskonferenz als Zeitpunkt, von dem ab die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See anzuwenden sind, den 1. Januar 1954 bestimmt. Diese Regeln werden nachstehend bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert.

Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See**TEIL A****Einleitung und Begriffsbestimmungen****Artikel 1**

(a) Die nachfolgenden Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge und Wasserflugzeuge auf See und auf den mit der See zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern, soweit nicht in Artikel 30 etwas anderes bestimmt ist. Sind Wasserflugzeuge aus Gründen ihrer besonderen Bauart nicht in der Lage, den Vorschriften über das Führen von Lichtern und Signalkörpern voll zu entsprechen, so sind diese Vorschriften soweit zu befolgen, wie es unter den gegebenen Umständen möglich ist.

(b) Die Vorschriften über Lichter sind bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu befolgen; während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt werden, die mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können oder die deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen oder den vorschriftsmäßigen Ausguck behindern können.

(c) In den nachfolgenden Vorschriften gilt, wenn sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, folgendes: —

1. Der Begriff „Fahrzeug“ umfaßt jedes Wasserfahrzeug, das als Beförderungsmittel auf dem Wasser verwendet wird oder verwendet werden kann; ein Wasserflugzeug auf dem Wasser gilt dabei nicht als „Fahrzeug“;
2. der Begriff „Wasserflugzeug“ umfaßt jedes Flugboot sowie jedes andere Luftfahrzeug, das zum Manövrieren auf dem Wasser eingerichtet ist;
3. der Ausdruck „Fahrzeug mit Maschinenantrieb“ bezeichnet jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebskraft;
4. jedes Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das unter Segel und nicht mit Maschinenkraft fährt, gilt als Segelfahrzeug. Jedes mit Maschinenkraft fahrende Fahrzeug, auch wenn es zugleich unter Segel ist, gilt als Fahrzeug mit Maschinenantrieb;
5. ein Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser ist „in Fahrt“, wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht hat noch auf Grund festsitzt;

6. der Ausdruck „Höhe über dem Schiffskörper“ bedeutet die Höhe über dem obersten durchlaufenden Deck;
7. als Länge und Breite eines Fahrzeuges gelten die im Schiffszertifikat eingetragene Länge und Breite;
8. als Länge und Spannweite eines Wasserflugzeuges gelten seine im Lufttüchtigkeitsschein eingetragene größte Länge und Spannweite; bei Fehlen dieses Zeugnisses gelten die durch Messung festgestellten Maße;
9. der Ausdruck „sichtbar“ bedeutet, in Beziehung auf Lichter gebraucht, sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft;
10. ein „kurzer Ton“ ist ein Ton von ungefähr 1 Sekunde Dauer;
11. ein „langer Ton“ ist ein langgezogener Ton von 4 bis 6 Sekunden Dauer;
12. das Wort „Pfeife“ bedeutet Pfeife oder Sirene;
13. das Wort „Tonnen“ bedeutet Bruttoregister-tonnen.

TEIL B

Lichter und Signalkörper

Artikel 2

(a) Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß führen: —

1. An oder vor dem Fockmast oder beim Fehlen eines solchen im vorderen Teil des Fahrzeugs ein helles, weißes Licht. Das Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaßstrichen (225 Grad) wirft, und zwar 10 Strich (112,5 Grad) nach jeder Seite, von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab auf jeder Seite. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist.
2. Entweder vor oder hinter dem in Absatz 1. genannten weißen Licht ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit wie das angeführte Licht. Fahrzeuge von weniger als 45,75 m (150 Fuß) Länge und schleppende Fahrzeuge brauchen dieses zweite weiße Licht nicht zu führen, dürfen es aber führen.
3. Diese beiden weißen Lichter müssen in und über der Kiellinie so angebracht sein, daß das eine mindestens 4,57 m (15 Fuß) höher als das andere und derart angebracht ist, daß das niedrigere Licht sich vor dem höheren Licht befindet. Der waagerechte Abstand zwischen den beiden weißen Lichtern soll mindestens dreimal so groß sein wie der senkrechte Abstand. Das niedrigere dieser beiden weißen Lichter oder, wenn nur ein Licht geführt wird, dieses Licht muß in einer Höhe über dem Schiffskörper von nicht weniger als 6,10 m (20 Fuß) angebracht sein. Ist das Fahrzeug breiter als 6,10 m (20 Fuß), so ist das Licht in einer der Breite des Fahrzeugs mindestens gleichkommenden Höhe zu führen. Es braucht jedoch nicht höher als 12,20 m (40 Fuß) über dem Schiffskörper angebracht zu sein. Unter allen Umständen müssen das Licht oder gegebenenfalls die Lichter oberhalb aller anderen Lichter oder die Sicht behindernder Aufbauten derart angebracht sein, daß ihre Sichtbarkeit nicht beeinträchtigt wird.
4. An der Steuerbordseite ein grünes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen (112,5 Grad) wirft, und zwar von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab an Steuerbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.
5. An der Backbordseite ein rotes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen (112,5 Grad) wirft, und zwar von recht voraus bis

2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab an Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

6. Die Laternen dieser grünen und roten Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, die mindestens 0,91 m (3 Fuß) vor dem Licht vorausragen, derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite gesehen werden können.

(b) Ein Wasserflugzeug in Fahrt auf dem Wasser muß führen: —

1. Im vorderen Teil mittschiffs ein helles, weißes Licht, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann. Dieses Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 220 Kompaßgraden wirft, und zwar 110 Grad nach jeder Seite des Wasserflugzeugs, von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab auf jeder Seite. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist.
2. Am rechten oder Steuerbordende der Tragfläche ein grünes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 110 Kompaßgraden wirft, und zwar von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab an Steuerbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.
3. Am linken oder Backbordende der Tragfläche ein rotes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 110 Kompaßgraden wirft, und zwar von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab an Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

Artikel 3

(a) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das ein anderes Fahrzeug oder Wasserflugzeug schleppt oder schiebt, muß außer den Seitenlichtern zwei helle, weiße Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen. Schleppt es mehr als ein Fahrzeug und übersteigt die Länge des Schleppzuges vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs oder Wasserflugzeugs 183 m (600 Fuß), so muß es zusätzlich noch ein drittes helles, weißes Licht 1,83 m (6 Fuß) über oder unter den anderen führen. Jedes dieser Lichter muß ebenso eingerichtet und angebracht sein wie das in Artikel 2 (a) 1. erwähnte weiße Licht, und eines von ihnen muß an derselben Stelle angebracht sein wie das in Artikel 2 (a) 1. erwähnte weiße Licht, mit Ausnahme des Zusatzlichtes, das mindestens 4,27 m (14 Fuß) über dem Schiffskörper geführt werden muß. Auf Fahrzeugen mit nur einem Mast dürfen diese Lichter an diesem Mast geführt werden.

(b) Das schleppende Fahrzeug muß außerdem entweder das in Artikel 10 vorgeschriebene Hecklicht oder als Ersatz hierfür ein kleines, weißes Licht hinter dem Schornstein oder dem hinteren Mast zeigen. Dieses Licht, nach dem sich das geschleppte Fahrzeug beim Steuern richten soll, darf jedoch nicht weiter nach vorn als querab sichtbar sein. Das Führen des in Artikel 2 (a) 2. vorgeschriebenen Lichtes ist freigestellt.

(c) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser, das ein oder mehrere Wasserflugzeuge oder Fahrzeuge schleppt, muß die in Artikel 2 (b) 1., 2. und 3. vorgeschriebenen Lichter führen. Außerdem muß es ein zweites weißes Licht führen, das ebenso eingerichtet und angebracht ist wie das in Artikel 2 (b) 1. erwähnte weiße Licht. Dieses zweite Licht muß senkrecht über oder unter dem ersten Licht und mindestens 1,83 m (6 Fuß) von ihm entfernt angebracht sein.

Artikel 4

(a) Ein manövrierunfähiges Fahrzeug muß zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der

Stelle, an der diese Lichter am besten gesehen werden können; ist es ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, so hat es diese Lichter anstatt der in Artikel 2 (a) 1. und 2. vorgeschriebenen Lichter zu führen. Beide Lichter müssen von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug an gleicher Stelle zwei schwarze Bälle oder Signalkörper, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen.

(b) Ein manövrierunfähiges Wasserflugzeug auf dem Wasser kann zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 0,92 m (3 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der diese Lichter am besten gesehen werden können; beide Lichter müssen von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage kann es zwei schwarze Bälle oder Signalkörper, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 0,92 m (3 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können.

(c) Ein Fahrzeug, das ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder aufsucht, oder ein mit Vermessungen oder Unterwasserarbeiten beschäftigtes Fahrzeug, das auf Grund seiner Arbeiten nicht in der Lage ist, sich nähernden Fahrzeugen auszuweichen, muß anstatt der in Artikel 2 (a) 1. und 2. vorgeschriebenen Lichter drei Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen. Das obere und untere dieser Lichter müssen rot, das mittlere weiß und alle von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug drei Signalkörper von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen, deren oberer und unterer kugelförmig und von roter Farbe und deren mittlerer wie ein schräges Viereck geformt und von weißer Farbe ist. Die Signalkörper müssen an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können, angebracht sein.

(d) Die vorbezeichneten Fahrzeuge und Wasserflugzeuge dürfen die Seitenlichter nicht führen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, müssen sie aber führen, wenn sie Fahrt machen.

(e) Die in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper sollen anderen Fahrzeugen und Wasserflugzeugen anzeigen, daß das Fahrzeug oder Wasserflugzeug, das sie führt, nicht manövrierfähig ist und daher nicht ausweichen kann.

(f) Diese Signale sind keine Notsignale im Sinne des Artikels 31.

Artikel 5

(a) Ein Segelfahrzeug, das in Fahrt ist, und jedes Fahrzeug oder Wasserflugzeug, das geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, die durch Artikel 2 für ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb oder ein Wasserflugzeug in Fahrt jeweils vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der dort erwähnten weißen Lichter, die sie niemals führen dürfen. Diese Fahrzeuge oder Wasserflugzeuge müssen ferner Hecklichter, wie in Artikel 10 angegeben, führen. Geschleppte Fahrzeuge, mit Ausnahme des letzten Fahrzeugs eines Schleppzuges, dürfen statt eines solchen Hecklichtes ein kleines weißes Licht, wie in Artikel 3 (b) angegeben, führen.

(b) Ein Fahrzeug, das geschoben wird, muß vorn an Steuerbord ein grünes und vorn an Backbord ein rotes Licht führen. Diese Lichter müssen von gleicher Beschaffenheit sein wie die in Artikel 2 (a) 4. und 5. vorgeschriebenen Lichter. Sie müssen mit den in Artikel 2 (a) 6. vorgeschriebenen Schirmen versehen sein. Wird eine beliebige Anzahl von Fahrzeugen als Gruppe geschoben, so darf diese nur die Lichter führen, die für ein einzelnes Fahrzeug vorgeschrieben sind.

Artikel 6

(a) Ist es auf kleinen Fahrzeugen infolge schlechten Wetters oder aus einem anderen stichhaltigen Grunde nicht möglich, die grünen und roten Seitenlichter fest

anzubringen, so müssen diese Lichter doch angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten werden; wenn das Fahrzeug sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihm nähert, sind sie an den betreffenden Seiten zeitig genug und so sichtbar wie möglich zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten. Das grüne Licht darf aber nicht von der Backbordseite her, das rote nicht von der Steuerbordseite her und beide dürfen möglichst nicht weiter als bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab gesehen werden können.

(b) Um den Gebrauch der tragbaren Lichter so sicher und so einfach wie möglich zu gestalten, muß jede Laterne außen mit der Farbe des betreffenden Lichtes angestrichen und mit einem zugehörigen Schirm versehen sein.

Artikel 7

Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter 40 Tonnen und Fahrzeuge unter Ruder oder Segel unter 20 Tonnen sowie Ruderboote brauchen, wenn sie in Fahrt sind, die in Artikel 2 erwähnten Lichter nicht zu führen; sie müssen aber, wenn sie diese nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein:

(a) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter 40 Tonnen, jedoch nicht die in Absatz (b) genannten kleinen Boote mit Maschinenantrieb, müssen führen:

1. Im vorderen Teil des Fahrzeugs in einer Höhe von mindestens 2,75 m (9 Fuß) über dem Schandeckel ein helles, weißes Licht. Das Licht muß sich an der Stelle befinden, an der es am besten gesehen werden kann, und im übrigen so eingerichtet und angebracht sein, wie im Artikel 2 (a) 1. vorgeschrieben; es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist.

2. Grüne und rote Seitenlichter, so eingerichtet und angebracht, wie im Artikel 2 (a) 4. und 5. vorgeschrieben, und von solcher Stärke, daß sie auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar sind; oder an deren Stelle eine doppelfarbige Laterne, die an den betreffenden Seiten ein grünes und ein rotes Licht von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab zeigt. Diese Laterne muß mindestens 0,91 m (3 Fuß) unter dem weißen Licht geführt werden.

(b) Kleine Boote mit Maschinenantrieb, wie zum Beispiel solche, die von Seeschiffen an Bord geführt werden, dürfen das weiße Licht niedriger als 2,75 m (9 Fuß) über dem Schandeckel führen, jedoch nur über den Seitenlichtern oder der unter (a) 2. erwähnten doppelfarbigen Laterne.

(c) Fahrzeuge unter Ruder oder Segel unter 20 Tonnen, jedoch nicht die in Absatz (d) genannten kleinen Ruderboote, müssen, wenn sie keine Seitenlichter führen, eine Laterne führen, die an der einen Seite ein grünes und an der anderen ein rotes Licht zeigt. Diese Laterne muß an der Stelle geführt werden, an der sie am besten gesehen werden kann. Sie muß so beschaffen sein, daß ihr Licht auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar ist; sie muß so angebracht sein, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann. Wenn diese Laterne nicht fest angebracht werden kann, muß sie angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten und so rechtzeitig gezeigt werden, daß ein Zusammenstoß verhütet wird. Dabei darf das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden können.

(d) Kleine Ruderboote, gleichviel ob sie rudern oder segeln, brauchen nur eine elektrische Lampe oder eine Laterne mit einem angezündeten weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand zu haben; sie muß zeitig genug gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(e) Die in diesem Artikel bezeichneten Fahrzeuge und Boote brauchen die im Artikel 4 (a) und Artikel 11 (e) vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper nicht zu führen.

Artikel 8

(a) 1. Segellotsenfahrzeuge, die Lotsendienst auf ihrer Station tun und nicht vor Anker liegen, haben nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter zu führen, sondern ein weißes, über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sicht-

bares Licht am Masttopp; außerdem haben sie in kurzen Zwischenräumen von nicht mehr als 10 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

2. Wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen auf geringe Entfernung nähern, müssen sie ihre Seitenlichter angezündet und gebrauchsfertig zur Hand haben und in kurzen Zwischenräumen aufleuchten lassen oder zeigen, um erkennbar zu machen, wie sie liegen; jedoch dürfen das grüne Licht nicht an der Bockbordseite und das rote Licht nicht an der Steuerbordseite gezeigt werden.

3. Ein Segellotsenfahrzeug, das infolge seiner Bauart gezwungen ist, zur Lotsenabgabe längsseit von Fahrzeugen anzulegen, kann das weiße Licht zeigen, anstatt es am Masttopp zu führen, und kann anstatt der oben genannten Seitenlichter eine Laterne mit einem grünen Glas auf der einen und einem roten Glas auf der anderen Seite gebrauchsfertig zur Hand haben, um sie wie oben vorgeschrieben zu gebrauchen.

(b) Ein Lotsenfahrzeug mit Maschinenantrieb muß, wenn es Lotsendienst auf seiner Station tut und nicht vor Anker liegt, außer den für Segellotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern und Flackerfeuern 2,40 m (8 Fuß) unter dem weißen Licht am Masttopp ein über den ganzen Horizont sichtbares rotes Licht und ferner die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen Seitenlichter führen. Das rote Licht muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist. Ein helles, weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Blinklicht kann an Stelle eines Flackerfeuers gezeigt werden.

(c) Alle Lotsenfahrzeuge, die auf ihrer Station Lotsendienst tun und vor Anker liegen, müssen die im Absatz (a) und (b) vorgeschriebenen Lichter führen und die entsprechenden Flackerfeuer zeigen; Seitenlichter dürfen jedoch nicht gezeigt werden. Sie müssen außerdem entsprechend der Vorschrift in Artikel 11 das Ankerlicht oder die Ankerlichter führen.

(d) Alle Lotsenfahrzeuge, ob vor Anker oder nicht, müssen, wenn sie nicht auf ihrer Station Lotsendienst tun, die gleichen Lichter führen wie andere Fahrzeuge ihrer Art und Größe.

Artikel 9

(a) Fischerfahrzeuge müssen, solange sie nicht fischen, die für ähnliche Fahrzeuge ihrer Größe vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper zeigen. Während des Fischens haben sie nur die in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper zu zeigen; diese müssen, sofern nichts anderes bestimmt ist, auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

(b) Mit Schleppangeln fischende Fahrzeuge haben nur die jeweils für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb oder Segelfahrzeuge in Fahrt vorgeschriebenen Lichter zu zeigen.

(c) Fahrzeuge, die mit Netzen oder Leinen, ausgenommen Schleppangelleinen, fischen, welche sich nicht weiter als 153 m (500 Fuß) waagrecht vom Fahrzeug aus ins Wasser erstrecken, müssen ein über den ganzen Horizont sichtbares weißes Licht zeigen, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann. Außerdem müssen sie, wenn sie sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihnen nähert, ein zweites weißes Licht zeigen; dieses muß mindestens 1,83 m (6 Fuß) unter dem ersten Licht und mindestens 3,05 m (10 Fuß) [bei kleinen, offenen Booten 1,83 m (6 Fuß)] waagrecht von ihm entfernt in der Richtung des ausliegenden Fanggeräts gezeigt werden. Bei Tage müssen diese Fahrzeuge ihre Beschäftigung durch Aufheben eines Korbes an der Stelle, an der dieser am besten gesehen werden kann, anzeigen. Liegt ihr Fanggerät aus, während sie vor Anker liegen, so müssen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge dieses Signal zwischen Ankerball und Netz oder Fanggerät zeigen.

(d) Fahrzeuge, die mit Netzen oder Leinen, ausgenommen Schleppangelleinen, fischen, welche sich weiter als 153 m (500 Fuß) waagrecht vom Fahrzeug aus ins Wasser erstrecken, müssen drei weiße Lichter zeigen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können; sie müssen in einem aufrecht stehenden Dreieck mindestens 0,91 m (3 Fuß) voneinander entfernt angebracht und über den ganzen Horizont sichtbar sein. Wenn

sie Fahrt durchs Wasser machen, müssen diese Fahrzeuge die entsprechenden farbigen Seitenlichter zeigen; sie dürfen sie aber nicht zeigen, wenn sie keine Fahrt machen. Bei Tage müssen sie einen Korb im vorderen Teil des Fahrzeugs möglichst nahe am Vorsteven mindestens 3,05 m (10 Fuß) oberhalb der Reling zeigen. Außerdem müssen sie einen schwarzen Kegel — Spitze oben — an der Stelle zeigen, an der er am besten gesehen werden kann. Liegt ihr Fanggerät aus, während sie vor Anker liegen, so müssen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge den Korb zwischen Ankerball und Netz oder Fanggerät zeigen.

(c) Fahrzeuge, die mit Grundschieppnetz, d. h. mit einem Fanggerät, das über oder dicht über dem Meeresgrund geschleppt wird, fischen und nicht vor Anker liegen, müssen führen:

1. Fahrzeuge mit Maschinenantrieb: An der Stelle des im Artikel 2 (a) 1. genannten weißen Lichtes eine dreifarbige Laterne, die so eingerichtet und angebracht ist, daß sie von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) auf jedem Bug ein weißes Licht und über einen Bogen des Horizonts von 2 Strich (22,5 Grad) auf dem betreffenden Bug bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab an Steuerbordseite ein grünes Licht an Backbordseite ein rotes Licht wirft; ferner mindestens 1,83 m (6 Fuß) und höchstens 3,65 m (12 Fuß) unter der dreifarbigen Laterne ein weißes Licht in einer Laterne, die ein helles, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft. Sie müssen außerdem das in Artikel 10 (a) vorgeschriebene Hecklicht führen.

2. Segelfahrzeuge: Ein weißes Licht in einer Laterne, die ein helles, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft; außerdem müssen diese Fahrzeuge, wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern, ein helles Flackerfeuer zeitig genug zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten; dieses Flackerfeuer ist an der Stelle zu zeigen, an der es am besten gesehen werden kann.

3. Bei Tage muß jedes der vorstehend genannten Fahrzeuge an der Stelle einen Korb zeigen, an der er am besten gesehen werden kann.

(f) Außer den Lichtern, die fischende Fahrzeuge nach diesem Artikel zeigen müssen, dürfen sie erforderlichenfalls, um die Aufmerksamkeit sich nähernder Fahrzeuge auf sich zu lenken, ein Flackerfeuer zeigen. Sie dürfen auch Arbeitslichter gebrauchen.

(g) Jedes vor Anker fischende Fahrzeug muß die in Artikel 11 (a), (b) oder (c) vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper zeigen. Bei Annäherung eines anderen Fahrzeugs muß es ein zweites weißes Licht mindestens 1,83 m (6 Fuß) unter dem vorderen Ankerlicht und waagrecht mindestens 3,05 m (10 Fuß) von ihm entfernt in Richtung des ausliegenden Fanggeräts zeigen.

(h) Kommt ein Fahrzeug beim Fischen dadurch zum Festliegen, daß sein Fanggerät an einer Klippe oder einem anderen Hindernis festgerät, so muß es bei Tage den in Absatz (c), (d) oder (e) vorgeschriebenen Korb niederholen und das in Artikel 11 (c) vorgeschriebene Signal zeigen. Bei Nacht muß es das Licht oder die Lichter zeigen, die in Artikel 11 (a) oder (b) vorgeschrieben sind. Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder anderen die Sicht beeinträchtigenden Umständen, ob bei Tag oder bei Nacht, hat das Fahrzeug das in Artikel 15 (c) 5. vorgeschriebene Schallsignal zu geben. Dieses Signal muß bei der Annäherung eines anderen Fahrzeugs auch bei guter Sicht gegeben werden.

Anmerkung: Nebelsignale für fischende Fahrzeuge siehe Artikel 15 (c) 9.

Artikel 10

a) Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug muß am Heck ein weißes Licht führen. Das weiße Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Kompaßstrichen (135 Grad) wirft, und zwar je 6 Strich (67,5 Grad) von recht achterauf auf jeder Seite des Fahrzeugs. Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein und, soweit tunlich, mit den Seitenlichtern in gleicher Höhe geführt werden.

Anmerkung: Für schleppende oder geschleppte Fahrzeuge siehe Artikel 3 (b) und 5.

(b) Ist es auf einem kleinen Fahrzeug wegen schlechten Wetters oder aus anderen stichhaltigen Gründen nicht möglich, dieses Licht fest anzubringen, so ist eine elektrische Lampe oder eine Laterne angezündet und gebrauchsfertig zur Hand zu haben und bei Annäherung eines überholenden Fahrzeugs zeitig genug zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(c) Ein in Fahrt befindliches Wasserflugzeug auf dem Wasser muß hinten ein weißes Licht führen, das so eingerichtet und angebracht ist, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 140 Kompaßgraden wirft, und zwar je 70 Grad von recht achteraus auf jeder Seite des Wasserflugzeugs. Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

Artikel 11

(a) Ein Fahrzeug vor Anker, das weniger als 45,75 m (150 Fuß) lang ist, muß in seinem vorderen Teil ein weißes Licht an der Stelle führen, an der es am besten gesehen werden kann, und zwar in einer Laterne, die ein helles, auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbares, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft.

(b) Ein Fahrzeug vor Anker, das 45,75 m (150 Fuß) lang oder länger ist, muß ein gleiches weißes Licht, wie im vorhergehenden Absatz genannt, im vorderen Teil des Fahrzeugs in einer Höhe von mindestens 6,10 m (20 Fuß) über dem Schiffskörper führen. Am Heck oder in der Nähe des Hecks muß ein solches Fahrzeug ein weiteres Licht gleicher Art, mindestens 4,57 m (15 Fuß) niedriger als das vordere Licht führen. Diese beiden Lichter müssen über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sein.

(c) Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang müssen alle Fahrzeuge, die vor Anker liegen, im vorderen Teil des Fahrzeugs einen schwarzen Ball von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, an der er am besten gesehen werden kann.

(d) Ein Fahrzeug, das ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder auffischt, oder ein Fahrzeug, das Vermessungen oder Unterwasserarbeiten durchführt, muß, wenn es vor Anker liegt, außer den in den vorhergehenden Absätzen dieses Artikels vorgeschriebenen Lichtern und Signalkörpern die in Artikel 4 (c) vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper führen.

(e) Ein Fahrzeug, das auf Grund festsitzt, muß bei Nacht das oder die in Absatz (a) oder (b) vorgeschriebenen Lichter sowie die beiden in Artikel 4 (a) vorgeschriebenen roten Lichter führen. Bei Tage muß es drei schwarze Bälle, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt, führen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können.

(f) Ein Wasserflugzeug, das weniger als 45,75 m (150 Fuß) lang ist, muß auf dem Wasser vor Anker ein weißes, über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbares Licht führen, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann.

(g) Ein Wasserflugzeug, das 45,75 m (150 Fuß) lang oder länger ist, muß auf dem Wasser vor Anker ein weißes Licht vorn und ein weißes Licht hinten führen, und zwar an den Stellen, an denen sie am besten gesehen werden können. Beide Lichter müssen über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sein. Außerdem muß ein solches Wasserflugzeug von mehr als 45,75 m (150 Fuß) Spannweite ein weißes Licht auf jeder Seite führen, um die größte Spannweite kenntlich zu machen. Soweit möglich, müssen diese Lichter über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von 1 Seemeile sichtbar sein.

(h) Ein Wasserflugzeug, das auf Grund festsitzt, muß das oder die in Absatz (f) und (g) vorgeschriebenen Ankerlichter führen. Außerdem kann es zwei senkrecht übereinander angebrachte, über den ganzen Horizont sichtbare rote Lichter führen, die mindestens 0,91 m (3 Fuß) voneinander entfernt sein müssen.

Artikel 12

Ein Fahrzeug oder Wasserflugzeug auf dem Wasser darf, wenn es nötig ist, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, außer den Lichtern, die es nach diesen Vorschrif-

ten führen muß, ein Flackerfeuer zeigen oder ein Knallsignal oder irgendein anderes wirksames Schallsignal geben, das nicht mit irgendeinem anderen in diesen Vorschriften zugelassenen Signal verwechselt werden kann.

Artikel 13

(a) Sondervorschriften einer Regierung über das Führen von zusätzlichen Positions- und Signallichtern für Kriegsschiffe, für Fahrzeuge im Geleit oder für Wasserflugzeuge auf dem Wasser werden durch diese Artikel nicht berührt. Auch wird das Zeigen von Erkennungssignalen, die von Schiffsreedern mit amtlicher Genehmigung angenommen und vorschriftsmäßig eingetragen sowie bekannt gemacht sind, nicht beschränkt.

(b) In allen Fällen, in denen durch Sondervorschriften bestimmt wird, daß ein Kriegsschiff oder ein anderes militärisch verwendetes Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser von besonderer Bauart oder für Sonderzwecke den Bestimmungen irgendeiner dieser Artikel bezüglich Zahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern nicht voll entsprechen kann, ohne die ihm als Fahrzeug oder Wasserflugzeug gestellten militärischen Aufgaben zu beeinträchtigen, gilt folgendes: Ein solches Fahrzeug oder Wasserflugzeug soll derartige Sondervorschriften bezüglich Zahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern so befolgen, daß sie möglichst mit diesen Artikeln in Einklang stehen.

Artikel 14

Ein Fahrzeug, das unter Segel und gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt, muß bei Tage im Vorschiff einen schwarzen Kegel — Spitze oben — führen, und zwar an der Stelle, an der er am besten gesehen werden kann. Der Durchmesser der Grundfläche des Kegels muß mindestens 0,61 m (2 Fuß) betragen.

Artikel 15

(a) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß mit einer kräftig tönenden Pfeife versehen sein, die durch Dampf oder irgendeinen Ersatz für Dampf betätigt wird und so angebracht ist, daß der Schall durch keinerlei Hindernis gehemmt wird. Es muß ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, das durch eine mechanische Vorrichtung ausgelöst wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke versehen sein. Ein Segelfahrzeug von 20 Tonnen oder mehr muß mit einem gleichartigen Nebelhorn und einer gleichartigen Glocke versehen sein.

(b) Alle in diesem Artikel vorgeschriebenen Schallsignale für in Fahrt befindliche Fahrzeuge müssen gegeben werden: —

1. von Fahrzeugen mit Maschinenantrieb mit der Pfeife,
2. von Segelfahrzeugen mit dem Nebelhorn,
3. von geschleppten Fahrzeugen mit der Pfeife oder dem Nebelhorn.

(c) Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder irgendwelchen anderen Umständen, die in ähnlicher Weise bei Tag oder Nacht die Sicht beeinträchtigen, sind folgende Schallsignale zu geben:

1. Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten einen langen Ton geben.
2. Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das in Fahrt ist, aber seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten zwei lange Töne mit einem Zwischenraum von ungefähr 1 Sekunde geben.
3. Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß mindestens jede Minute, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei aufeinanderfolgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als querab segelt, drei aufeinanderfolgende Töne geben.
4. Ein Fahrzeug vor Anker muß mindestens jede Minute ungefähr 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Auf Fahrzeugen von mehr als 106,75 m (350 Fuß) Länge muß die Glocke auf dem Vorschiff geläutet werden und außerdem auf dem Achterschiff in Zwischenräumen von nicht mehr als 1 Minute ungefähr 5 Sekunden lang ein Gong oder ein anderes Instrument zum

Tönen gebracht werden, deren Ton und Klang nicht mit dem Läuten der Glocke verwechselt werden können. Ein Fahrzeug vor Anker kann außerdem in Übereinstimmung mit Artikel 12 drei aufeinanderfolgende Töne geben, und zwar einen kurzen, einen langen und einen kurzen Ton, um einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzuzeigen und es vor der Gefahr eines Zusammenstoßes zu warnen.

5. Ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug schleppt oder ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder aufischt, und ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, das einem sich nähernden Fahrzeug nicht aus dem Wege gehen kann, weil es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie diese Vorschriften es verlangen, muß statt der in Absatz 1., 2. und 3. vorgeschriebenen Signale mindestens jede Minute drei aufeinanderfolgende Töne geben, und zwar zuerst einen langen Ton, dann zwei kurze Töne.
6. Ein geschlepptes Fahrzeug oder, wenn mehr als ein Fahrzeug geschleppt wird, nur das letzte Fahrzeug des Schleppzuges, muß, wenn es benannt ist, in Zwischenräumen von nicht mehr als 1 Minute vier Töne nacheinander geben, und zwar einen langen Ton, gefolgt von drei kurzen Tönen. Wenn möglich, muß dieses Signal unmittelbar nach der Abgabe des Signals des schleppenden Fahrzeugs gegeben werden.
7. Ein Fahrzeug, das auf Grund festsetzt, muß das in Absatz 4. vorgeschriebene Signal geben, außerdem muß es drei scharf voneinander getrennte Glockenschläge unmittelbar vor und nach diesem Signal geben.
8. Ein Fahrzeug unter 20 Tonnen, ein Ruderboot oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser braucht die vorerwähnten Signale nicht zu geben, muß dann aber mindestens jede Minute irgendein anderes kräftiges Schallsignal geben.
9. Ein fischendes Fahrzeug von 20 Tonnen oder mehr muß mindestens jede Minute einen Ton geben, gefolgt von einem Läuten der Glocke. An Stelle dieser Signale darf ein solches Fahrzeug auch eine Reihe von Tönen mit wechselnder Tonhöhe geben.

Artikel 16

Mäßige Geschwindigkeit bei Nebel usw.

(a) Ein Fahrzeug oder ein sich auf dem Wasser bewegendes Wasserflugzeug muß bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder irgendwelchen anderen Umständen, die in ähnlicher Weise die Sicht beeinträchtigen, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

(b) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das anscheinend vorlicher als querab das Nebelsignal eines Fahrzeugs hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muß, wenn es die Umstände gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

TEIL C

Fahrregeln

Einleitung

1. Jedes in Anwendung oder Auslegung dieser Vorschriften einzuleitende Manöver muß entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie es die seemannische Praxis erfordert.

2. Das Vorhandensein einer Gefahr des Zusammenstoßes kann, wenn es die Umstände gestatten, durch sorgfältige Kompaßpeilung eines sich nähernden Fahrzeugs erkannt werden. Ändert sich die Peilung nicht merklich, so ist anzunehmen, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht.

3. Jeder Seefahrer muß damit rechnen, daß ein Wasserflugzeug beim Wassern oder Starten oder beim Manövrieren unter ungünstigen Wetterverhältnissen nicht in der Lage sein kann, sein beabsichtigtes Manöver im letzten Augenblick zu ändern.

Artikel 17

Sobald zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß das eine dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen: —

- (a) Ein Fahrzeug mit raumem Wind muß einem beim Winde segelnden Fahrzeug aus dem Wege gehen.
- (b) Ein Fahrzeug, das mit Backbordhalsen beim Winde segelt, muß einem Fahrzeug, das mit Steuerbordhalsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.
- (c) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von verschiedenen Seiten, so muß dasjenige, das den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.
- (d) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von derselben Seite, so muß das luvwärts befindliche Fahrzeug dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.
- (e) Ein Fahrzeug, das vor dem Winde segelt, muß dem anderen Fahrzeug aus dem Wege gehen.

Artikel 18

(a) Sobald zwei Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sich einander in gerade entgegengesetzter oder beinahe entgegengesetzter Richtung so nähern, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passieren.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn solche Fahrzeuge bei Beibehaltung ihres Kurses frei von einander passieren.

Sie findet daher nur Anwendung, wenn bei Tage jedes der Fahrzeuge die Masten des anderen mit den seinigen ganz oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der Fahrzeuge in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen zu sehen sind.

Sie findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Fahrzeug sieht, daß sein Kurs vor dem Bug durch das andere Fahrzeug gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rote Licht des einen Fahrzeugs dem roten des anderen Fahrzeugs oder das grüne Licht des einen Fahrzeugs dem grünen des anderen Fahrzeugs gegenübersteht, oder wenn ein rotes Licht ohne ein grünes oder ein grünes Licht ohne ein rotes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbigen Seitenlichter gleichzeitig, aber anderswo als voraus in Sicht sind.

(b) Im Sinne dieses Artikels und der Artikel 19 bis 29 einschließlich, mit Ausnahme des Artikels 20 (b), hat ein Wasserflugzeug auf dem Wasser als Fahrzeug zu gelten. Der Ausdruck „Fahrzeug mit Maschinenantrieb“ muß daher entsprechend ausgelegt werden.

Artikel 19

Sobald die Kurse zweier Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sich so kreuzen, daß die Beibehaltung dieser Kurse die Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß dasjenige Fahrzeug aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Artikel 20

(a) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb und ein Segelfahrzeug Kurse steuern, deren Beibehaltung die Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß das Fahrzeug mit Maschinenantrieb dem Segelfahrzeug aus dem Wege gehen; ausgenommen von dieser Vorschrift sind die in Artikel 24 und 26 vorgesehenen Fälle.

(b) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser soll möglichst allen Fahrzeugen aus dem Wege gehen und vermeiden, deren Manöver zu behindern. Sobald jedoch die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß es sich nach diesen Vorschriften richten.

Artikel 21

In allen Fällen, in denen nach diesen Vorschriften ein Fahrzeug dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß das letztere seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten. Ist aus irgendeinem Grunde das letztere Fahrzeug dem ausweichpflichtigen so nahe gekommen, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des ausweichpflichtigen Fahrzeugs allein nicht vermieden werden kann, soll auch das andere Fahrzeug so manövrieren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist (vgl. Artikel 27 und 29).

Artikel 22

Ein Fahrzeug, das nach diesen Vorschriften einem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß, wenn es die Umstände gestatten, vermeiden, den Bug des anderen zu kreuzen.

Artikel 23

Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nach diesen Vorschriften einem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen hat, muß bei der Annäherung, wenn nötig, seine Fahrt mindern oder stoppen oder rückwärts gehen.

Artikel 24

(a) Ohne Rücksicht auf irgendeine dieser Vorschriften muß jedes Fahrzeug beim Überholen eines anderen diesem aus dem Wege gehen.

(b) Ein Fahrzeug, das sich einem anderen Fahrzeug aus einer Richtung her nähert, die mehr als 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab liegt, d. h. aus einer Richtung, bei der die Fahrzeuge so zueinander stehen, daß das überholende bei Nacht keines der Seitenlichter des anderen sehen würde, gilt als überholendes Fahrzeug. Durch spätere Änderung der Peilung beider Fahrzeuge zueinander wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden Fahrzeug im Sinne dieser Vorschriften noch von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen, bis es dieses klar passiert hat.

(c) Vermag das überholende Fahrzeug nicht sicher zu erkennen, ob es sich vor oder hinter der obenbezeichneten Stellung zu dem anderen Fahrzeug befindet, so hat es anzunehmen, daß es ein überholendes Fahrzeug ist, und muß dem anderen aus dem Wege gehen.

Artikel 25

(a) In einem engen Fahrwasser muß ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, die an seiner Steuerbordseite liegt.

(b) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb in einem engen Fahrwasser sich einer Krümmung nähert und nicht erkennen kann, ob ein anderes Fahrzeug mit Maschinenantrieb sich aus entgegengesetzter Richtung nähert, muß das erstere Fahrzeug, wenn es noch eine halbe Seemeile von der Krümmung entfernt ist, einen langen Ton mit der Pfeife geben. Jedes sich nähernde Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das dieses Signal auf der anderen Seite der Krümmung hört, muß mit dem gleichen Signal antworten. Gleichviel, ob ein Antwortsignal gehört wird oder nicht, muß die Krümmung mit größter Vorsicht passiert werden.

Artikel 26

Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, das nicht fischt, muß einem mit Netzen, Leinen oder Grundschleppnetzen fischenden Fahrzeug aus dem Wege gehen. Durch diese Vorschrift wird jedoch keinem fischenden Fahrzeug die Befugnis eingeräumt, ein Fahrwasser zu sperren, das außer von Fischerfahrzeugen auch noch von anderen Fahrzeugen benutzt wird.

Artikel 27

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßes genommen werden. Ebenso müssen alle besonderen Umstände, die zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften notwendig machen, berücksichtigt werden, auch solche, durch die ein Fahrzeug oder Wasserflugzeug in seiner Manövrierfähigkeit beschränkt sein kann.

TEIL D

Verschiedenes

Artikel 28

(a) Sind Fahrzeuge einander ansichtig, so muß ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb, wenn es einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs einschlägt, diesen Kurs durch folgende Signale mit seiner Pfeife anzeigen:

Ein kurzer Ton bedeutet:

„ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord“.

Zwei kurze Töne bedeuten:

„ich ändere meinen Kurs nach Backbord“.

Drei kurze Töne bedeuten:

„meine Maschine geht rückwärts“.

(b) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nach diesen Vorschriften Kurs und Geschwindigkeit beibehalten muß, sich in Sicht eines anderen Fahrzeugs nicht darüber klar ist, ob das andere Fahrzeug so manövriert, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes erforderlich ist, kann es einen solchen Zweifel dadurch zu erkennen geben, daß es mindestens fünf kurze Töne in rascher Folge mit der Pfeife gibt. Die Abgabe dieses Signals soll ein Fahrzeug weder von der Befolgung der Vorschriften der Artikel 27 und 29 noch irgend eines anderen Artikels entbinden. Es befreit ein Fahrzeug ferner nicht von der Verpflichtung, jedes entsprechend diesen Vorschriften ausgeführte Manöver durch Abgabe der in diesem Artikel vorgeschriebenen Schallsignale anzuzeigen.

(c) Diese Vorschriften sollen in keiner Weise Sondervorschriften berühren, die bezüglich der Anwendung zusätzlicher Pfeifensignale zwischen Kriegsschiffen oder im Geleit fahrenden Fahrzeugen von der Regierung irgendeiner Nation erlassen werden.

Artikel 29

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug oder dessen Reeder, Führer oder Mannschaft von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauch von Lichtern oder Signalen oder im Halten eines gehörigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßnahmen befreien, die durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten sind.

Artikel 30

Vorbehalt bezüglich Vorschriften für Häfen und Binnengewässer

Örtliche Sondervorschriften bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen, auf Seen oder in Binnengewässern, einschließlich der den Wasserflugzeugen vorbehaltenen Seegebiete werden durch diese Artikel nicht berührt.

Artikel 31

Notsignale

Ein in Not befindliches Fahrzeug oder Wasserflugzeug auf dem Wasser, das Hilfe von anderen Fahrzeugen oder vom Lande her verlangt, muß folgende Signale — zusammen oder einzeln — geben: —

(a) Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, die in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute abgefeuert werden.

(b) Anhaltendes Ertönen irgendeines Nebelsignallgerätes.

(c) Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen, die einzeln in kurzen Zwischenräumen abzufeuern sind.

(d) Ein durch Telegraphiefunk oder irgendeine andere Signalmethode gegebenes Signal der Gruppe — — — — — des Morsecodes.

(e) Ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „Mayday“ besteht.

(f) Das Notzeichen NC des Internationalen Signalebuchs.

(g) Ein Signal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter der ein Ball oder etwas, das einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist.

(h) Flammensignale auf dem Fahrzeug, z. B. brennende Teertonnen, Öltonnen oder dergleichen.

(i) Eine Fallschirm-Leuchtrakete mit rotem Licht.

Irgendeines der obigen Signale darf nur gebraucht werden, um anzuzeigen, daß sich ein Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug in Not befindet. Der Gebrauch irgendwelcher Signale, die mit einem der obigen Signale verwechselt werden können, ist verboten.

Anmerkung: — Für in Not befindliche Fahrzeuge ist ein Funksignal vorgesehen, welches das selbsttätige Funkalarmgerät anderer Fahrzeuge ansprechen läßt und dadurch auf Notrufe oder Notmeldungen aufmerksam macht. Dieses Signal besteht aus einer Reihe von zwölf in einer Minute abgegebenen Strichen. Die Dauer jedes Striches beträgt vier Sekunden und die Dauer des Zwischenraumes zwischen zwei aufeinanderfolgenden Strichen eine Sekunde.

Artikel 32

Alle an den Rudergänger gegebenen Befehle sollen folgende Bedeutung haben:

„Steuerbord“ oder „Rechts das Ruder“ bedeutet: das Ruderblatt des Fahrzeugs nach Steuerbord legen.

„Backbord“ oder „Links das Ruder“ bedeutet: das Ruderblatt des Fahrzeugs nach Backbord legen.

(VkB1 1953 S. 554)

Nr. 368 Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt; hier: Reede Duisburg-Ruhrort.

Da die Reedeordnung Duisburg-Ruhrort vom 10. Januar 1952 (VkB1. S. 11) am 15. Januar 1954 außer Kraft tritt, ohne daß die revidierte Fassung der Schiffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 — RheinSchPVO — (Reichsgesetzbl. II S. 41) in der Fassung der Verordnung zur Änderung der Schiffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 17. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 30) bis dahin Geltung erlangt, wird zum Zwecke der Weitergeltung der Reedeordnung auf Grund des § 101 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPVO angeordnet:

Artikel 1

Die §§ 162 bis 169 der Schiffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet erhalten folgende Fassung:

§ 162

Allgemeines

1. Auf der Reede vor Duisburg-Ruhrort, km 770,70 bis 788,00, dürfen Flöße nicht beilegen oder ankern. Fahrzeuge dürfen nur auf den in den §§ 163 bis 165 angegebenen Liegeplätzen beilegen oder ankern, und zwar darf jeder Liegeplatz nur von Fahrzeugen der dort angegebenen Art, Herkunft und Bestimmung benutzt werden.
2. Fahrzeuge, die an Ladestellen innerhalb der Liegeplätze löschen oder laden oder dort Schleppdienste leisten, sind den Vorschriften der §§ 163 und 164 bezüglich Art und Bestimmung nicht unterworfen.

§ 163

Verteilung der Liegeplätze

Als Liegeplätze werden bestimmt die Wasserflächen

I. am linken Ufer:

1. „Liegeplatz Hochemmerich“ von km 775,60 bis 776,90 für beladene Fahrzeuge mit Fahrtziel stromauf und für die Duisburg-Ruhrorter Häfen bestimmte beladene Fahrzeuge,
2. „Liegeplatz Homberg“ von km 778,65 bis 780,00 für beladene, von den Ruhrorter Häfen oder der Ruhr kommende Fahrzeuge mit Fahrtziel stromauf und für ankommende, für diese Häfen oder die Ruhr bestimmte beladene Fahrzeuge,
3. „Liegeplatz Homberger Ort“ von km 781,40 bis 784,00 für beladene, von unterstrom kommende Fahrzeuge und für beladene, von Häfen und Ladestellen unterhalb der Ruhr mit Fahrtziel stromauf auslaufende Fahrzeuge, ferner für leere von unterstrom kommende Fahrzeuge, insbesondere bei Überbelegung des Liegeplatzes „Luftball“, jedoch nur in unmittelbarer Ufernähe in einer Breite von höchstens 30 m;

II. am rechten Ufer:

1. „Liegeplatz Hochfelder Längskribbe“ von km 773,30 bis 774,00 für leere und beladene Fahrzeuge im Verkehr mit den Hochfelder Häfen und dem Hafen Rheinhausen,
2. „Liegeplatz Hochfeld“ von km 774,70 bis 776,50 für leere und beladene Fahrzeuge im Verkehr mit den hier befindlichen Industriewerken,
3. „Liegeplatz Schreckling“ von km 777,60 bis 779,60 für leere Fahrzeuge von oberstrom und von der Ruhr,
4. „Liegeplatz Luftball“ von km 781,34 bis 783,40, und zwar:
 - a) von km 781,34 bis 781,54 für Motorschiffe, die kurzfristig anlegen und nicht auf Ladung warten,

b) von km 781,54 bis 783,40 für leere von unterstrom kommende Fahrzeuge,

5. „Liegeplatz unterhalb der Baerler Brücke“ von km 785,70 bis 788,00 für beladene von oberstrom und von Duisburg-Ruhrort kommende Fahrzeuge mit Fahrtziel stromab.

§ 164

Reserveliegeplätze

Als Reserveliegeplätze werden bestimmt die Wasserflächen

I. am linken Ufer:

„Liegeplatz Friemersheim“ von km 770,70 bis 772,90 für leere und beladene Fahrzeuge und aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge;

II. am rechten Ufer:

1. „Liegeplatz Rheinlust“ von km 770,70 bis 772,50 für leere und beladene Fahrzeuge im Verkehr mit dem Hafen Mannesmann, den Hochfelder Häfen und dem Hafen Rheinhausen,
2. „Liegeplatz Baerler Brücke“ von km 785,10 bis 785,60 für leere von unterstrom kommende Fahrzeuge.

Die Reserveliegeplätze sind aufzusuchen, wenn die in § 163 aufgeführten Liegeplätze voll belegt sind.

§ 165

Liegeplätze für Tankschiffe

Als Liegeplätze für Tankschiffe werden bestimmt die Wasserflächen

I. am linken Ufer:

„Tankschiff-Liegeplatz Hochemmerich“ von km 777,00 bis 777,60 für leere und beladene Tankschiffe;

II. am rechten Ufer:

„Tankschiff-Liegeplatz Rheinlust“ von km 772,60 bis 772,90 für leere von oberstrom kommende Tankschiffe und solche Tankschiffe, die auf Be- oder Entladung am Werk des Benzolverbandes warten.

§ 166

Belegen der Plätze

1. Die Endpunkte der Liegeplätze sind durch Baken am Ufer gekennzeichnet. Die von der Uferlinie ab gemessene Breite der Liegeplätze ist auf Tafeln am Ufer angegeben.
2. Die Liegeplätze dürfen nur vom Ufer aus, ein Fahrzeug in der Breite an das andere anschließend, belegt werden.

§ 167

Wendeplätze

1. Als Wendeplätze sind folgende Stromstrecken bestimmt:

- a) bei der Essenberger Fähre von km 777,60 bis 778,60 mit Ausnahme des Liegeplatzes am rechten Ufer,
- b) oberhalb der Ruhrmündung von km 779,60 bis 780,10 mit Ausnahme des Liegeplatzes am linken Ufer,
- c) oberhalb der Baerler Eisenbahnbrücke von km 784,00 bis 785,00.

Die Wendeplätze sind durch Baken am Ufer gekennzeichnet. Auf den Wendeplätzen ist das Stilliegen verboten.

2. Das Wenden ist bei hinreichendem Raum überall gestattet.

§ 168

Freihalten der Zufahrten

1. In den Zufahrten zu den Häfen, der Ruhr und den Landebrücken dürfen Fahrzeuge weder halten noch beilegen.
2. Die Zugänge zu den Lösch- und Ladestellen sind nach Bedürfnis freizugeben.

§ 169

Besondere Fahrregeln

1. Auf der Strecke von km 774,40 bis 788,00 ist untersagt:
 - a) das Überholen von Schleppzügen mit Ausnahme der in Bildung begriffenen Schleppzüge,
 - b) das Treibenlassen und das Segeln.

2. Hafenbugsierboote mit einem Anhang auf kurzem Strang gelten auf der Duisburg-Ruhrorter Reede nicht als Schleppzug.

Artikel 2

Diese Anordnung tritt am 15. Januar 1954 in Kraft und am 31. Dezember 1955 außer Kraft.
Duisburg, den 24. November 1953

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
Wiener

(VkB1 1953, S. 561)

Nr. 369 Bekanntmachung für die Schifffahrt; hier: Neckar-Schleusen

(Bundesanzeiger Nr. 232 vom 2. Dezember 1953)

Auf Grund des § 101 Nr. 1 der Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 — RheinSchPVO — (Reichsgesetzbl. II S. 41) in der Fassung der Änderungsverordnungen vom 17. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 30) und vom 25. Februar 1952 (VkB1 S. 84) wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 197 Nr. 1 Buchst. d) RheinSchPVO haben folgende Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die der Güterbeförderung dienen, keinen Vorrang auf Schleusung außer der Reihe:

1. Fahrzeuge, welche Güter der Klasse VI des sechsklassigen Güterverzeichnisses geladen haben,
2. Fahrzeuge mit gemischter Ladung, wenn diese zu mehr als 80 vom Hundert aus Gütern der Güterklasse VI besteht,
3. Fahrzeuge, deren Ladung mit Gütern der Güterklassen I bis V weniger als 10 vom Hundert ihrer Tragfähigkeit beträgt,
4. leere Fahrzeuge.

§ 2

Diese Anordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft. Sie tritt am 31. März 1954 außer Kraft.
Stuttgart, den 27. November 1953

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Stuttgart
In Vertretung
Dr. Lauffer

(VkB1 1953, S. 562)

Nr. 370 Verordnung FC Nr. 1/53 betr. die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.

Vom 28. November 1953.

(Bundesanzeiger Nr. 231 vom 1. Dezember 1953)

Bonn, den 28. November 1953
— B 243/57 — 64/53 —

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) werden nachstehende vom Frachenausschuß Bremen beschlossene, gemäß § 28 des genannten Gesetzes genehmigte Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt festgesetzt:

- a) Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr zwischen Häfen der Weser, ihrer Quell- und Nebenflüsse.
- b) Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Verkehr ab Bremen/Unterweserhäfen nach Stationen des Kanal- und Rheinstromgebietes.
- c) Fracht für Kohle ab Brake nach Unterweserstationen.
- d) Fracht für Sand und Kies ab Verladestellen an der Mittelweser nach Langwedel/Baustelle.
- e) Fracht für Sand und Kies ab Rinteln nach Langwedel/Baustelle.
- f) Fracht für Steine ab Hessisch-Oldendorf nach Bremen-Industriehafen.
- g) Fracht für Schüttsteine ab Oberweserstationen nach Mittelweserstationen.
- h) Fracht für Zement ab Bremen nach Drakenburg.
- i) Fracht für Trümmerschutt von Bremen nach Bremerhaven.

- j) Fracht für Betonbrocken von Bremerhaven nach Langwedel.
- k) Fracht für Getreide von Bremen/Brake nach Lemwerder.
- l) Fracht für Getreide von Bremen/Unterweserhäfen nach Weserstationen und Mittellandkanalstationen östlich Minden.
- m) Fracht für Getreide von Bremen/Unterweserhäfen nach Kanalstationen westlich Minden.
- n) Fracht für Getreide von Bremen nach Hameln.
- o) Fracht für Getreide von Bremen/Unterweserhäfen nach Stationen des Rheinstromgebietes.

Der Wortlaut der Beschlüsse ist im „FTB“ — Frachten- und Tarifierungszeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 49 vom 5. Dezember 1953 veröffentlicht.¹⁾

Verstöße gegen diese Verordnung werden als Zuwiderhandlungen gegen das Wirtschaftsstrafgesetz in der Fassung vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 189) geahndet.

Es treten in Kraft die Entgelte

zu k)	am 23. 7. 1953
zu i)	am 28. 7. 1953
zu d) e) g) h) j)	am 1. 9. 1953
zu a) b) c) f) l) m) n) o)	am 1. 12. 1953

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

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

(VkB1 1953, S. 562)

Dr. Seiermann.

Nr. 371 Verordnung FD Nr. 1/53 betr. die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.

Vom 27. November 1953.

(Bundesanzeiger Nr. 231 vom 1. Dezember 1953)

Bonn, den 27. November 1953
— B 244/28 — 237/53 —

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) werden nachstehende vom Frachenausschuß Hamburg beschlossene, gemäß § 28 des genannten Gesetzes genehmigte Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt festgesetzt:

Fracht für Ruhrkohle und -koks in kompletten Ladungen von Hamburg nach Berlin.

Der Wortlaut des Beschlusses ist im „FTB“ — Frachten- und Tarifierungszeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 49 vom 5. Dezember 1953 veröffentlicht.¹⁾

Verstöße gegen diese Verordnung werden als Zuwiderhandlung gegen das Wirtschaftsstrafgesetz in der Fassung vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 189) geahndet.

Diese Verordnung tritt am 1. Dezember 1953 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Seiermann

(VkB1 1953, S. 562)

Nr. 372 Verordnung FF Nr. 1/53 betr. die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.

Vom 27. November 1953.

Bonn, den 27. November 1953.
— B 246/46 — 225/53 —

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) werden nachstehende vom Frachenausschuß für den Tankschiffsverkehr auf Binnenwasserstraßen beschlossene, gemäß § 28 des genannten Gesetzes genehmigte Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt festgesetzt:

Tankfrachten ab
Berlin-Spandau, Castrop-Rauxel, Düsseldorf-Reisholz,
Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Gelsenberg, Hamburg,

Holthausen, M.-Stinnes, Misburg, Mülheim/Ruhr und Viktor

nach

Lübeck, Bremen, Rhein-, Main-, Neckar- und Kanalsstationen.

Der Wortlaut der Beschlüsse ist im „FTB“ — Frachten- und Tarifierer der Binnenschifffahrt — Nr. 43 vom 24. Oktober 1953 veröffentlicht.¹⁾

Verstöße gegen diese Verordnung werden als Zuwiderhandlung gegen das Wirtschaftsstrafgesetz in der Fassung vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 189) geahndet.

Die Entgelte treten am 1. Oktober 1953 in Kraft.

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

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr. Seiermann.

(VkB1 1953, S. 562)

**Nr. 373 Verordnung FF Nr. 2/53
betr. die Festsetzung von Entgelten für
Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.**

Vom 27. November 1953.

Bonn, den 27. November 1953

— B 246/46 — 228/53 —

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) werden nachstehende vom Frachenausschuß für den Tankschiffsverkehr auf Binnenwasserstraßen beschlossene, gemäß § 28 des genannten Gesetzes genehmigte Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt festgesetzt:

Tankfrachten

ab Bremen und Gelsenberg

nach Koblenz und Schierstein.

Der Wortlaut der Beschlüsse ist im „FTB“ — Frachten- und Tarifierer der Binnenschifffahrt — Nr. 49 vom 5. Dezember 1953 veröffentlicht.¹⁾

Verstöße gegen diese Verordnung werden als Zuwiderhandlung gegen das Wirtschaftsstrafgesetz in der Fassung vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 189) geahndet.

Die Entgelte treten am 1. November 1953 in Kraft.

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

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Dr. Seiermann.

¹⁾ Der „FTB“ — Frachten- und Tarifierer der Binnenschifffahrt — kann von dem Verlag für Wirtschaftsschrifttum Otto K. Krausskopf, Wiesbaden, Bahnhofstraße 61, 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.

(VkB1 1953, S. 563)

**Nr. 374 „Gesetz über die Bundesanstalt für
Flugsicherung“**

Bonn, den 3. Dezember 1953

— L 1 — 112 — 1 — 30406 Vm 53 —

Nachstehend wird das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) bekanntgegeben. Das Gesetz ist am 28. März 1953 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

Kreipe.

Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung.

Vom 23. März 1953.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Aufbau der Flugsicherung

(1) Zur Sicherung der Luftfahrt, insbesondere durch Luftverkehrskontrolle einschließlich Bewegungslenkung,

Flugsicherungsberatung, Alarmdienst, Luftnachrichtenübermittlung und Luftnavigationshilfen wird die Bundesanstalt für Flugsicherung errichtet.

(2) Die Anstalt ist nicht rechtsfähig. Sie ist dem Bundesminister für Verkehr unterstellt. Sie besteht aus der Zentrale, den Flugsicherungsleitstellen, den Flugsicherungsstellen und weiteren Betriebsstellen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt den Sitz der Anstalt.

(4) Bei der Durchführung der Aufgaben der Anstalt wirken die Unternehmer der zum Verkehr zugelassenen Flughäfen (Flughafenunternehmer) nach Maßgabe dieses Gesetzes mit.

§ 2

Aufgaben der Anstalt

(1) Aufgaben der Anstalt sind insbesondere

1. die Planung und die Erprobung von flugsicherungstechnischen Verfahren und Einrichtungen,
2. die Errichtung und die Unterhaltung von Flugsicherungsanlagen, soweit nicht die Flughafenunternehmer nach § 9 hierzu beitragen,
3. die Beschaffung, der Einbau, die Wartung und die Pflege der Geräte für den Flugsicherungsdienst,
4. die Abnahme und die Überwachung der technischen Anlagen und Geräte des Flugsicherungsdienstes,
5. die Ausbildung des Personals für den Flugsicherungsdienst einschließlich der Ausstellung der vorgeschriebenen Befähigungszeugnisse für das Betriebspersonal, für das technische Personal der Anstalt sowie für das Bordpersonal von Luftfahrzeugen; die Ausbildung des hochfrequenztechnischen Personals der Flughafenunternehmer nach § 9 Abs. 5,
6. die Sammlung und die Bekanntgabe der Nachrichten für Luftfahrer einschließlich der Herstellung und der Herausgabe der Flugsicherungskarten,
7. die Prüfung und die Überwachung von Flugsicherungsanlagen und Geräten in Bodenfahrzeugen sowie die Mitwirkung bei der Muster-, Stück- und Nachprüfung von Flugsicherungs-Ausrüstungen der Luftfahrzeuge,
8. die fachtechnische Mitwirkung bei Flugunfalluntersuchungen,
9. die Durchführung des Flugsicherungsbetriebsdienstes.

(2) Zum Flugsicherungsbetriebsdienst gehören insbesondere

1. die Luftverkehrskontrolle einschließlich der Bewegungslenkung im Luftraum und auf den Rollflächen der Flughäfen,
2. der Flugsicherungsberatungsdienst,
3. die Mitwirkung am Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge (Alarmdienst),
4. der Funk-, Fernsprech- und Fernschreibübermittlungsdienst für Flugsicherungszwecke,
5. der Betriebsdienst der Luftnavigationshilfen, einschließlich der Schlechtwetterlandanlagen,
6. die Betätigung der Befeuerungs- und Signaleinrichtungen auf den Flughäfen und in deren Nahverkehrsbezirken.

(3) Die gesetzlichen Vorschriften über die Ausstellung von Flugfunkzeugnissen und die Verleihung der Befugnis zur Errichtung und zum Betrieb von Boden- und Luftfunkstellen durch den Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen bleiben unberührt.

§ 3

Aufbau der Anstalt

(1) Die Anstalt wird von dem Direktor geleitet.

(2) Bei der Anstalt wird ein Verwaltungsbeirat gebildet.

(3) Vor der Ernennung des Direktors ist der Verwaltungsbeirat zu hören.

(4) Der Aufbau der Anstalt wird durch die „Verwaltungsordnung für die Flugsicherung“ geregelt, die der Bundesminister für Verkehr nach Anhören des Verwaltungsbeirats erläßt.

§ 4

Beamte und Angestellte der Anstalt

(1) Die Beamten der Anstalt sind unmittelbare Bundesbeamte. Oberste Dienstbehörde ist der Bundesminister für Verkehr.

(2) Vor der Ernennung der Beamten des höheren Dienstes sowie vor der Einstellung und der Entlassung von Angestellten der Vergütungsgruppen III und höher der Tarifordnung für Angestellte im öffentlichen Dienst (TO. A) ist der Verwaltungsbeirat zu hören.

(3) Die Leiter der Flugsicherungsstellen auf den Flughäfen werden nach Anhören des Verwaltungsbeirats und im Benehmen mit den Flughafenunternehmern bestellt.

§ 5

Verwaltungsbeirat

(1) Der Verwaltungsbeirat der Anstalt besteht aus sechs Vertretern der Bundesministerien, drei Vertretern des Bundesrates, drei Vertretern der Flughafenunternehmer und

drei Angehörigen des Personals der Anstalt.

Die Bundesministerien, die im Verwaltungsbeirat vertreten sein sollen, werden von dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen festgelegt.

(2) Die Bundesminister bestimmen ihre Vertreter und berufen sie ab.

(3) Der Bundesrat bestimmt seine Vertreter und beruft sie ab. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Verwaltungsbeirats beträgt zwei Jahre. Erneute Bestimmung ist zulässig.

(4) Die Vertreter der Flughafenunternehmer werden auf Vorschlag des Verwaltungsrats der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Verwaltungsbeirats beträgt zwei Jahre. Erneute Bestellung ist zulässig.

(5) Die von dem Bundesrat und den Flughafenunternehmern benannten Vertreter sollen nicht dem gleichen Land angehören.

(6) Die drei Vertreter des Personals der Anstalt werden von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen. Vorschlagsberechtigt sind die Personalvertretung der Anstalt und die zuständigen Gewerkschaften oder diese Stellen gemeinsam. Die Amtszeit dieser Mitglieder des Verwaltungsbeirats beträgt zwei Jahre. Erneute Bestellung ist zulässig.

(7) Die Tätigkeit im Verwaltungsbeirat ist ehrenamtlich. Die Mitglieder des Verwaltungsbeirats erhalten Reisekostenvergütung nach dem Gesetz über Reisekostenvergütung der Beamten vom 5. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1067) und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen und Verwaltungsbestimmungen.

(8) Der Verwaltungsbeirat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden auf die Dauer von zwei Jahren.

(9) Bei den Entschlüssen des Verwaltungsbeirats entscheidet einfache Stimmenmehrheit.

§ 6

Aufgaben des Verwaltungsbeirats

Der Verwaltungsbeirat hat die Aufgabe, die Anstalt bei der Durchführung ihrer Aufgaben zu unterstützen, insbesondere soll er die wirksame Zusammenarbeit aller an der Flugsicherung Beteiligten fördern und den Bundesminister für Verkehr und den Direktor der Anstalt außer in den in diesem Gesetz genannten Fällen (§ 3 Abs. 3 und 4, § 4 Abs. 2 und 3) in allen sonstigen wichtigen Fragen beraten.

§ 7

Sitzungen des Verwaltungsbeirats

(1) Der Verwaltungsbeirat tritt nach Bedarf zusammen. Er muß mindestens zweimal im Jahr, davon einmal innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahrs, zusammentreten.

(2) Die Sitzungen des Verwaltungsbeirats werden von dem Vorsitzenden oder bei seiner Verhinderung von dem stellvertretenden Vorsitzenden einberufen.

(3) Der Vorsitzende oder bei seiner Verhinderung der stellvertretende Vorsitzende hat den Verwaltungsbeirat außerdem einzuberufen, wenn der Bundesminister für Verkehr oder mindestens drei Mitglieder des Verwaltungsbeirats es beantragen.

§ 8

Gebühren

Für die Ausbildung des Flugsicherungspersonals, das nicht zur Anstalt gehört, und für die Ausstellung der Befähigungsnachweise können Gebühren erhoben werden nach einer Gebührenordnung, die von dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen wird. Im übrigen bleiben die Vorschriften des allgemeinen Preisrechts unberührt.

§ 9

Aufgaben und Lasten der Flughafenunternehmer

(1) Die Flughafenunternehmer wirken nach § 1 Abs. 4 in folgender Weise mit:

1. Sie errichten und unterhalten nach den technischen Richtlinien der Anstalt auf ihren Flughäfen alle ortsfesten Anlagen und Einrichtungen für den Flugsicherungsdienst, die zur Sicherung des Start- und Landevorgangs und zur Streckensicherung dienen und stellen die hierfür erforderlichen Grundstücke zur Verfügung; außerhalb der Flughäfen gilt dies nur, soweit die ortsfesten Anlagen und Einrichtungen ganz oder überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorgangs dienen.
2. Auf Anforderung der Anstalt bauen sie die Flugsicherungsgeräte nach den technischen Vorschriften der Anstalt in die im Absatz 1 Nummer 1 genannten Anlagen und Einrichtungen ein, warten und pflegen sie.
3. Sie liefern Strom, Wasser und Heizung für die Flugsicherung.
4. Sie stellen die für die Flugsicherungsbetriebsdienste erforderlichen Räume zur Verfügung.
5. Auf Anforderung der Anstalt stellen sie ihre Kasse als Zahlstelle für das Personal zur Verfügung. Die Vorschriften der Reichskassenordnung und der dazu ergangenen Durchführungsvorschriften bleiben unberührt.

(2) Zu den ortsfesten Anlagen und Einrichtungen gehören Gebäude, Kabelverbindungen und Masten, jedoch nicht die eingebauten Flugsicherungsgeräte. Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen, die ganz oder überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorgangs dienen, sind insbesondere der Kontrollturm mit Sende- und Empfangsanlage, die Schlechtwetterlandeanlage mit Einflugzeichen, das Ansteuerungsfunkfeuer sowie die Peilanlage. Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen, die ganz oder überwiegend der Streckensicherung dienen, sind insbesondere die Leitstrahl-, Warte-, Dreh-, Meldepunkt- und Rundstrahlungsfunkfeuer sowie die Rohrpostanlagen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Leistungen zu Absatz 1 Nummer 1 ergebenden Kosten tragen die Flughafenunternehmer nur, soweit die Anlagen ganz oder überwiegend der Sicherung des Start- und Landevorgangs dienen. Sofern sie ganz oder überwiegend der Streckensicherung dienen, werden die Kosten vom Bund getragen. Die Aufwendungen für die Leistungen nach Absatz 1 Nummern 2, 3 und 5 werden den Flughafenunternehmern vom Bund erstattet. Für die nach Absatz 1 Nummer 4 zur Verfügung gestellten Räume kann der Flughafenunternehmer von der Anstalt eine angemessene Miete verlangen.

(4) Wird bei einer künftigen Genehmigung von Luftfahrtgeländen das Bedürfnis für das Vorhandensein einer Flugsicherung von dem Bundesminister für Verkehr nicht anerkannt, hat der Unternehmer alle Kosten zu tragen, die der Anstalt dadurch entstehen, daß auf seinen be-

sonderen Antrag eine Flugsicherung eingerichtet, unterhalten und betrieben wird.

(5) Das für Arbeiten an hochfrequenztechnischem Flugsicherungsgerät bestimmte Personal der Flughafenunternehmer muß bei der Anstalt ausgebildet sein. Die Beurteilung der Anstalt ist für die Verwendung in diesem Dienst maßgebend.

§ 10

Durchführungsvorschriften

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu regeln:

1. Die Art, den Umfang und die Beschaffenheit der Anlagen, der Einrichtungen und der Geräte der Flugsicherung an Bord und am Boden,
2. die Art und die Durchführung der Flugsicherung an Bord und am Boden,
3. den Erwerb und die Ausstellung von Befähigungszeugnissen für die Ausübung der Flugsicherung an Bord und am Boden.

(2) Die Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie auf den Grundsätzen internationaler Luftnavigation oder auf Normen, Verfahren und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) beruhen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(4) Die Rechtsverordnungen und die allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die sich auf die Art und die Beschaffenheit der funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräte der Flugsicherung an Bord von Flugzeugen und am Boden beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen zu erlassen.

§ 11

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.
Bonn, den 23. März 1953.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler
Adenauer

Der Bundesminister für Verkehr
Seehofer

(VkBl 1953, S. 563)

Nr. 375 Berichtigung

Bonn, den 15. Dezember 1953

In Heft 22 des VkBl vom 30. 11. 1953 ist bei der laufenden Nr. 357 auf Seite 537 in Zeile 3 der Überschrift „Bekanntmachung für die Schifffahrt: Durchfahrt durch die Straßenbrücke Schwanheim (Main)“ hinter die Worte „Bundesanzeiger Nr.“ einzufügen: „221 vom 14. November 1953“.

Schriftleitung des VkBl

(VkBl 1953, S. 565)

Nr. 376 Berichtigung

Dortmund, den 15. Dezember 1953

Auf der Umschlagseite des Heftes 22 des VkBl vom 30. 11. 1953 und dem Inhaltsverzeichnis desselben Heftes ist an Stelle des Wortes „Luftbildungswesen“ das Wort „Luftbildwesen“ zu setzen.

Verkehrs- und Wirtschaftsverlag GmbH.

(VkBl 1953, S. 565)