

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkBl 1964	Seite	Nr.	Dat.	VkBl 1964	Seite
Allgemeine Angelegenheiten				Seeverkehr			
78	20. 3. 1964	Übereinkommen über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Prüfungsamtes deutscher Länder und Verwaltungen für die höheren technischen Verwaltungsbeamten vom 16. September 1948 in der Neufassung vom 20. Februar 1964	142	86	16. 3. 1964	Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents	148
Straßenverkehr				Aufgebote			
79	20. 3. 1964	Deutsch-französische Verwaltungsvereinbarung über die Durchführung des internationalen Straßengüterverkehrs; hier: Erhöhung des Kontingents für die Große Zone	144	92a	15. 4. 1964	Aufbietung verlorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
80	17. 3. 1964	Amtliche Kennzeichnung der in der Freien und Hansestadt Hamburg zugelassenen Kraftfahrzeuge	144	92b	15. 4. 1964	Aufbietung von verlorenen Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheiden und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	
Binnenschifffahrt				92c	15. 4. 1964	Aufbietung verlorener Führerscheine	164a—164gg
81	5. 3. 1964	Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf dem Neckar über das Startplatzsystem	144	Nichtamtlicher Teil			
82	12. 3. 1964	Schiffahrtpolizeiliche Anordnung über die Zulassung bestimmter Motorgüterschiffe zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbesatzung auf Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 12. März 1964	145	Zeitschriftenschau:			
83	19. 3. 1964	Verordnung Nr. 5/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 16. März 1964 (FA Nr. 2/64 Frachtausschuß für den Rhein) (FB Nr. 4/64 Frachtausschuß Dortmund) (FF Nr. 2/64 Frachtausschuß für den Tank-schiffsverkehr)	145	Übersicht 153			
84	24. 3. 1964	Verordnung Nr. 6/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 21. März 1964 (FD Nr. 3/64 Frachtausschuß Hamburg) (FC Nr. 2/64 Frachtausschuß Bremen)	146	Auslese 156			
85	25. 3. 1964	Verordnung über die beratenden Ausschüsse bei den Frachtausschüssen der Binnenschifffahrt; hier: Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein ausscheidendes Mitglied	148	Bücherschau:			
				Neuerscheinungen 159			
				Buchbesprechungen 159			
				Rechtsprechung 160			

18. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. April 1964

Heft 7

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 78 Übereinkommen über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Oberprüfungsamtes deutscher Länder und Verwaltungen für die höheren technischen Verwaltungsbeamten vom 16. September 1948 in der Neufassung vom 20. Februar 1964

Bonn, den 20. März 1964
- Z 2 - Pmebc (OPA) 9/4 0/64 -

Hiermit wird das Übereinkommen über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Oberprüfungsamtes deutscher Länder und Verwaltungen für die höheren technischen Verwaltungsbeamten

vom 16. September 1948^{*}

in der Neufassung vom 20. Februar 1964
bekanntgemacht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

**Übereinkommen
über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Oberprüfungsamtes deutscher Länder und Verwaltungen für die höheren technischen Verwaltungsbeamten**

vom 16. September 1948

in der Neufassung vom 20. Februar 1964

Die Länder Berlin, Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein,

das Bundesministerium für Verkehr (Abteilungen Wasserbau, Straßenbau und Luftfahrt), das Bundesministerium der Verteidigung, das Bundesschatzministerium, die Bundesministerien für das Post- und Fernmeldewesen, für Wirtschaft und für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung,

die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städtebund und der Deutsche Landkreistag

— im folgenden als „Verwaltungen“ bezeichnet —

sind in dem Bestreben, die einheitliche Durchführung der Großen Staatsprüfung für den technischen Verwaltungsdienst zu ermöglichen, wie folgt übereingekommen:

A. Die Verwaltungen

Artikel 1

- (1) Die Verwaltungen, die dieses Übereinkommen treffen, errichten ein gemeinschaftliches Oberprüfungsamt zur Abnahme der Großen Staatsprüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst und erkennen die Zeugnisse des Oberprüfungsamtes für ihren Bereich an.
- (2) Den übrigen deutschen Ländern, kommunalen Spitzenverbänden und sonstigen interessierten Stellen steht es jederzeit frei, diesem Übereinkommen beizutreten. Der Beitritt ist dem Kuratorium (Art. 3) schriftlich zu erklären und wird von ihm bekanntgegeben.
- (3) Die Beitrittserklärung schließt in sich die Anerkennung der Prüfungszeugnisse des Oberprüfungsamtes und wird wirksam vom Beginn des laufenden Geschäftsjahres (Art. 16).

Artikel 2

Der Rücktritt von diesem Übereinkommen kann nur zum Schluß des Geschäftsjahres bis zum 30. Juni jedes Jahres gegenüber dem Kuratorium durch eingeschriebenen Brief erklärt werden und wird vom Kuratorium bekanntgegeben.

B. Das Kuratorium

Artikel 3

- (1) Die den Verwaltungen aus diesem Übereinkommen erwachsenden Aufgaben werden durch ein Kuratorium wahrgenommen.

- (2) Für das Kuratorium können die Verwaltungen bis zu zwei Vertreter bestellen, von denen mindestens einer die Befähigung zum höheren technischen Verwaltungsdienst durch Ablegen der Großen Staatsprüfung erworben haben soll.
- (3) Jeder Vertreter wird als ständiger Vertreter bestellt, unbeschadet des Rechtes der bestellenden Verwaltung, ihn jederzeit zurückzuziehen.
- (4) Jede Verwaltung hat im Kuratorium nur eine Stimme, die sie bei Bestellung von zwei Vertretern nach ihrem Ermessen wahrnehmen läßt.

Artikel 4

Die Verwaltungen unterhalten beim Kuratorium mit freiwilligen Beiträgen einen Gemeinschaftsfonds für Studienreisen. Er dient der alljährlichen Vergabe von Stipendien an Kandidaten, die hervorragende Leistungen in der Großen Staatsprüfung erbracht haben (Art. 5 Abs. 2 Buchst. i und Art. 9 Abs. 2 Buchst. e).

Artikel 5

- (1) Die persönliche und die haushaltsrechtliche Aufsicht über das Oberprüfungsamt übt der Bundesminister für Verkehr aus; er trägt die Kosten des Oberprüfungsamtes. Im übrigen wird die Aufsicht über das Oberprüfungsamt vom Kuratorium wahrgenommen.
- (2) Dem Kuratorium obliegt insbesondere:
 - a) die Zustimmung zur Bestellung und Abberufung des Präsidenten des Oberprüfungsamtes und seines Stellvertreters (Art. 13 Abs. 1),
 - b) die Bestätigung der Bestellung und der Abberufung der Abteilungs- und Ausschußleiter sowie deren Stellvertreter (Art. 9 Abs. 2 Buchst. d),
 - c) die Mitwirkung bei der Aufstellung des Voranschlages für das kommende Haushaltsjahr,
 - d) die Umgestaltung und Neueinrichtung von Abteilungen des Oberprüfungsamtes und deren Ausschüssen,
 - e) die Genehmigung des Geschäftsberichtes des Oberprüfungsamtes (Art. 14 Buchst. b),
 - f) die Zustimmung zur ausnahmsweisen Zulassung von Referendaren zur Großen Staatsprüfung in Fällen des Abweichens von den Vorschriften des Vorbereitungsdienstes, soweit es die beamtenrechtlichen Bestimmungen des Bundes oder des jeweiligen Landes erlauben,
 - g) die Entscheidung über die Zulassung von Referendaren zu einer zweiten Wiederholungsprüfung und über die Ungültigkeitserklärung von Prüfungszeugnissen, soweit es die beamtenrechtlichen Bestimmungen des Bundes oder des jeweiligen Landes erlauben,
 - h) die Festsetzung der Prüfungsgebühren und der Vergütungssätze für die Tätigkeit der Prüfer sowie der Abteilungs- und Ausschußleiter im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel,
 - i) die Aufstellung der Richtlinien für die Gewährung von Stipendien aus dem Gemeinschaftsfonds für Studienreisen sowie die Überwachung der Bewirtschaftung dieses Fonds (Art. 4),
 - j) die Begutachtung und Empfehlung von Vorschlägen über die Ausbildung und Prüfung zum höheren technischen Verwaltungsdienst.
- (3) Das Kuratorium kann dem Oberprüfungsamt Sonderaufträge auf den Gebieten des Ausbildungs- und Prüfungswesens sowie auf Gebieten, die allgemeine Berufsfragen betreffen, erteilen.

Artikel 6

- (1) Das Kuratorium tritt in jedem Jahr zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Außerordentliche Sitzungen finden statt, wenn mindestens ein Drittel der Verwaltungen die Anberaumung einer Sitzung beim Vorsitz des Kuratoriums beantragt; sie sind spätestens innerhalb von sechs Wochen nach Eingang des An-

trages anzuberaumen. Außerordentliche Sitzungen können auch vom Vorsitz des Kuratoriums einberufen werden, wenn er sie für notwendig hält.

- (2) Erfolgt kein Widerspruch, so kann die Beschlußfassung des Kuratoriums auch auf schriftlichem Wege herbeigeführt werden.

Artikel 7

- (1) Das Kuratorium ist beschlußfähig, wenn mindestens die Hälfte der Verwaltungen vertreten ist. Soweit nicht in Artikel 17 etwas anderes bestimmt ist, faßt es seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gilt die Vorlage als abgelehnt.
- (2) An den Sitzungen des Kuratoriums nehmen ohne Stimmrecht teil:
- a) der Präsident des Oberprüfungsamtes,
 - b) je ein Vertreter der ständigen Berater des Kuratoriums (Art. 8).

Artikel 8

Verwaltungen, die einen eigenen Vorbereitungsdienst unterhalten und juristische Personen des öffentlichen Rechts oder Verbände der gewerblichen Wirtschaft, die an der Ausbildung der Referendare beteiligt sind oder an ihr ein begründetes Interesse nehmen, können auf Antrag vom Kuratorium als ständige Berater für Ausbildungsfragen zugelassen werden.

Artikel 9

- (1) Der Vorsitz des Kuratoriums und sein Stellvertreter werden vom Kuratorium auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr aus den Vertretern der Verwaltungen im Kuratorium für die Dauer von drei Jahren bestellt.

Der Vorsitz und sein Stellvertreter sollen nicht der gleichen Verwaltung angehören. Der Vorsitz muß die Befähigung für den höheren technischen Verwaltungsdienst besitzen.

- (2) Der Vorsitz hat folgende Aufgaben:
- a) Er leitet die Sitzungen des Kuratoriums und sorgt für die Verhandlungsniederschrift, in der die Ergebnisse der Verhandlung festzulegen sind.
 - b) Er überwacht die Durchführung der Beschlüsse des Kuratoriums.
 - c) Er beraumt die Sitzungen des Kuratoriums an und stellt im Benehmen mit dem Präsidenten des Oberprüfungsamtes die Tagesordnung der Sitzungen auf, die den Verwaltungen zu Händen ihrer Vertreter vier Wochen vorher mitzuteilen ist.
 - d) Er bestellt die Prüfer und die Abteilungs- und Ausschüsse sowie deren Stellvertreter und beruft sie ab, die Abteilungs- und Ausschüsse sowie deren Stellvertreter vorbehaltlich der Bestätigung durch das Kuratorium (Art. 5 Abs. 2 Buchst. b). Abteilungsleiter, Ausschüsse und Prüfer werden für drei Jahre bestellt.
 - e) Er bewilligt nach den vom Kuratorium gegebenen Richtlinien auf Vorschlag des Vorstandes des Oberprüfungsamtes Stipendien aus dem Gemeinschaftsfonds.
- (3) Die Geschäftsstelle des Oberprüfungsamtes steht dem Vorsitz bei Erledigung seiner Aufgaben zur Verfügung.

C. Das Oberprüfungsamt

Artikel 10

- (1) Das Oberprüfungsamt besteht aus dem Präsidenten, seinem Stellvertreter, den Abteilungsleitern, den Ausschüssen (Art. 12) und den Prüfern. Der Präsident, sein Stellvertreter, die Abteilungsleiter und die Ausschüsse bilden den Vorstand des Oberprüfungsamtes (Art. 14).
- (2) Das Oberprüfungsamt führt ein Dienstsiegel mit der Umschrift „Oberprüfungsamt für die höheren technischen Verwaltungsbeamten“.
- (3) Alle Mitglieder des Oberprüfungsamtes müssen die Befähigung zum höheren technischen Verwaltungsdienst bzw. zum höheren (nichttechnischen) Verwal-

tungsdienst durch Ablegen der Großen Staatsprüfung erworben haben. Das Kuratorium kann in besonderen Fällen Ausnahmen zulassen.

Artikel 11

Dem Oberprüfungsamt obliegt:

1. die Abnahme der Großen Staatsprüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst auf der Grundlage der von den Verwaltungen auf Empfehlung des Kuratoriums für ihren Bereich eingeführten Vorschriften,
2. die Weiterbildung der Prüfungsvorschriften auf Grund der neueren Erfahrungen der Wissenschaft und der Bedürfnisse der Verwaltungen,
3. die Mitarbeit an Ausbildungsvorschriften, soweit die zuständigen Verwaltungen dies wünschen.

Artikel 12

- (1) Das Oberprüfungsamt gliedert sich in Abteilungen für die einzelnen Fachrichtungen. Die eingerichteten oder noch einzurichtenden Abteilungen können entsprechend den in ihnen vertretenen Fachgebieten und Fachgruppen in Ausschüsse aufgliedert werden.
- (2) Die Geschäfte der Abteilungen werden von den Abteilungsleitern und bei Verhinderung von deren Stellvertretern nach den vom Vorstand gegebenen Richtlinien geregelt.
- (3) Die Geschäfte der Ausschüsse werden von den Ausschüsseleitern und bei Verhinderung von deren Stellvertretern geregelt.

Artikel 13

- (1) Die Bestellung und Abberufung des Präsidenten des Oberprüfungsamtes und seines Stellvertreters erfolgt durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Kuratorium.
- Der Präsident und sein Stellvertreter müssen die Befähigung zum höheren technischen Verwaltungsdienst durch Ablegen der Großen Staatsprüfung erworben haben.
- (2) Der Präsident leitet und beaufsichtigt den gesamten Geschäftsgang des Oberprüfungsamtes. Er entscheidet über die Anträge auf Zulassung zur Großen Staatsprüfung und den Ausschluß von derselben.
- (3) Das für das Oberprüfungsamt erforderliche Personal wird vom Bundesminister für Verkehr bestellt.

Artikel 14

Der Vorstand des Oberprüfungsamtes hat folgende Aufgaben:

- a) Er regelt die allgemeinen Fragen des Prüfungswesens und die Handhabung des Prüfungsdienstes. Ferner gehört es zu seinen Aufgaben, Vorschläge für eine Änderung oder Ergänzung der Prüfungsvorschriften zu machen.
- b) Er stellt den jährlichen Geschäftsbericht des Oberprüfungsamtes auf (Art. 5 Abs. 2 Buchst. e).

Artikel 15

- (1) Sitzungen des Vorstandes werden vom Präsidenten nach Bedarf oder auf schriftlichen Antrag von mindestens zwei Vorstandsmitgliedern anberaumt und sind von ihm zu leiten.
- (2) Die in der Sitzung des Vorstandes zu erörternden Fragen sollen den Vorstandsmitgliedern vorher schriftlich mitgeteilt werden.

Artikel 16

Das Geschäftsjahr des Oberprüfungsamtes ist das Kalenderjahr. Alle Bekanntmachungen des Kuratoriums und des Oberprüfungsamtes erfolgen durch Rundschreiben oder durch Veröffentlichung im Mitteilungsblatt des Oberprüfungsamtes (MOP).

D. Schlußbestimmungen

Artikel 17

Änderungen dieses Übereinkommens, durch die den Verwaltungen neue Verpflichtungen auferlegt oder durch welche die ihnen nach dem Übereinkommen zustehenden

Rechte eingeschränkt werden, bedürfen der Zustimmung aller Verwaltungen. Das gleiche gilt für die Änderungen des Übereinkommens, welche eine Änderung der Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften für den höheren technischen Verwaltungsdienst oder der Organisation des Oberprüfungsamtes zum Gegenstand haben oder nach sich ziehen, es sei denn, daß es sich um unwesentliche Änderungen ohne grundsätzliche Bedeutung handelt. Diese und sonstige Änderungen können mit Zweidrittelmehrheit der beteiligten Verwaltungen beschlossen werden.

Artikel 18

Die vorstehende Neufassung tritt in Kraft, sobald alle Verwaltungen ihre Zustimmung dem Vorsitz des Kuratoriums schriftlich mitgeteilt haben.

Die schriftlichen Zustimmungserklärungen liegen vor. Die Neufassung ist damit am 20. Februar 1964 in Kraft getreten.

Frankfurt (Main), den 29. Februar 1964

Der Vorsitz des Kuratoriums

Dr. Geitmann

Präsident der Deutschen Bundesbahn

(VkB1 1964 S. 142)

Straßenverkehr

Nr. 79 Deutsch-französische Verwaltungsvereinbarung über die Durchführung des internationalen Straßengüterverkehrs; hier: Erhöhung des Kontingents für die Große Zone

Bonn, den 20. März 1964
StV 3 — 6086 Va/64

Das in der deutsch-französischen Verwaltungsvereinbarung über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr festgelegte Genehmigungskontingent für die Große Zone ist von bisher 11 000 Fahrtgenehmigungen auf 13 000 Fahrtgenehmigungen erhöht worden.

Die Kontingente für die Kleine Zone und für den Transitverkehr bestehen unverändert aus 25 000 Fahrtgenehmigungen bzw. 700 Fahrtgenehmigungen.

Unter Anrechnung auf die vorgenannten Kontingente können ab 1. April 1964 in beschränkter Zahl Dauergenehmigungen ausgegeben werden, die innerhalb des Gültigkeitszeitraums zu beliebig vielen Fahrten berechnen.

Die Ausgabe der Dauergenehmigungen erfolgt durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft des Saarlandes in Saarbrücken.

Diese Bekanntmachung erfolgt im Anschluß an meine Bekanntmachung vom 28. Oktober 1963 (Verkehrsblatt 1963 S. 666). Sie ist auch im Bundesanzeiger Nr. 62 vom 2. April 1964 veröffentlicht worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Rautenberg

(VkB1 1964 S. 144)

Nr. 80 Amtliche Kennzeichnung der in der Freien und Hansestadt Hamburg zugelassenen Kraftfahrzeuge

Bonn, den 17. März 1964
StV 2 Nr. 2009 Ha/64

In meiner Verlautbarung im Verkehrsblatt 1963, Heft 23, lfd. Nr. 293 hat sich durch ein Mißverständnis ein Fehler eingeschlichen. Der drittletzte Absatz mit folgendem Wortlaut

„1) Bei einzeiligen Schildern ist der Querbalken nach dem Unterscheidungszeichen HH um 5,5 mm gegenüber der fetten Engschrift zu verlängern.“

ist zu streichen. An seine Stelle tritt folgender Wortlaut:

„1) Bei einzeiligen Schildern sind die Querbalken in den Buchstaben des Unterscheidungszeichens HH in

Kennzeichen der Gruppe III b um jeweils 5,5 mm gegenüber der fetten Engschrift zu verlängern.“

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1964 S. 144)

Binnenschifffahrt

Nr. 81 Schifffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf dem Neckar über das Startplatzsystem

(Bundesanzeiger Nr. 56 vom 20. März 1964)

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

§ 1

(1) An den Neckarschleusen sind Startplätze eingerichtet. Diese sind gegen die übrigen Liegeplätze und gegen die Schleusen durch die Haltezeichen nach § 101 Nr. 2 Satz 2 BSchSO (Bild 46 der Anlage 4) abgegrenzt. Die Haltezeichen an der Grenze zu den übrigen Liegeplätzen tragen zusätzlich eine Tafel mit der Aufschrift „Startplatz“.

(2) Die Startplätze sind als Liegeplätze für die im Schleusenrang zur nächsten Schleusung anstehenden Fahrzeuge bestimmt und dürfen nur von diesen belegt werden. Wenn im Oberwasser oder Unterwasser einer Schleuse mehr als 5 Fahrzeuge auf Schleusung warten (Schiffsansammlung), darf der Startplatz nur nach vorheriger Aufforderung durch die Schleusenaufsicht, die in der Regel mittels Lautsprecher erfolgt, belegt werden.

§ 2

Abweichend von § 102 Nr. 4 Abs. 1 BSchSO ist ein Nachrücken der auf Schleusung wartenden Fahrzeuge nicht erforderlich. Diese können vielmehr bis zur Fahrt an den Startplatz an ihren Liegeplätzen verbleiben. Neu ankommende Fahrzeuge dürfen sich in die vorhandenen Lücken legen. Sie dürfen zu diesem Zweck in Abweichung von § 102 Nr. 5 Abs. 1 BSchSO an anderen auf Schleusung wartenden Fahrzeugen vorbeifahren.

§ 3

Bei Schiffsansammlungen i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 2 muß jedes neu eintreffende Fahrzeug bei der Schleusenaufsicht zur Feststellung des Schleusenranges angemeldet werden. Der Schleusenrang richtet sich in diesem Falle abweichend von § 103 Nr. 1 Satz 1 BSchSO nach der Reihenfolge der Anmeldungen.

§ 4

(1) Fahrzeuge, deren Führer die Aufforderung zur Belegung des Startplatzes nicht unverzüglich befolgen, werden in gleicher Weise wie Fahrzeuge, deren Führer die Aufforderung zur Einfahrt in die Schleusenammer nicht befolgen, solange von der Schleusung zurückgestellt, bis sie ihre Vorbereitungen beendet haben (§ 103 Nr. 2 BSchSO).

(2) Bei Schiffsansammlungen i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 2 können Fahrzeuge, deren Führer von einer ihnen gebotenen Möglichkeit zur Schleusung keinen Gebrauch machen, nach entsprechender Androhung solange von der Schleusung zurückgestellt werden, bis keine schleusungsbereiten Fahrzeuge mehr vorliegen.

§ 5

Bei Fahrzeugen mit einer Mindestbesatzung von mehr als 1 Person hat der Schiffsführer bei jeder Einfahrt in eine Schleuse vom Oberwasser her dafür zu sorgen, daß jemand sofort nach dem Passieren des Obertores mit einem Haltetau oder einer Trosse an Land geht und die Poller so belegt, daß das Schiff ohne Maschinenkraft rechtzeitig angehalten werden kann.

§ 6

§ 2 dieser Bekanntmachung gilt nicht für das Oberwasser der Schleuse Kochendorf.

§ 7

Die Anordnung tritt am 1. April 1964 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1966.

Stuttgart, den 5. März 1964

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Beiche

(VkB1 1964 S. 144)

Nr. 82 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über die Zulassung bestimmter Motorgüterschiffe zur Fahrt mit herabgesetzter Mindestbemannung auf Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster

Vom 12. März 1964

(Bundesanzeiger Nr. 59 vom 25. März 1964)

Auf Grund des § 12a der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BSchUO) vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 769), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 19. Dezember 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 1688), wird angeordnet:

§ 1

Abweichend von § 69 BSchUO sind Motorgüterschiffe über 1000 t Tragfähigkeit, mit einer Länge bis zu 80,00 m, einer Breite bis zu 8,20 m und einer Tauchtiefe bis 2,50 m bei größter zulässiger Einsenkung, für Versuchsfahrten auf dem Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis Papenburg und auf der Ems von Papenburg bis Emden sowie auf dem Rhein-Herne-Kanal, dem Wesel-Datteln-Kanal und dem Datteln-Hamm-Kanal mit einer Mindestbemannung von einem Matrosen und einem Schiffsjungen zugelassen, wenn die nachgenannten technischen Voraussetzungen erfüllt sind:

1. die Ankerwinde, die Deckwasch- und Lenzpumpen müssen motorisiert sein;
2. es muß eine Wechselfreigabe zwischen Ruderhaus und Vorschiff vorhanden sein;
3. falls ein Lukendach vorhanden ist, muß dieses so eingerichtet sein, daß es sich weitgehend mechanisch bewegen läßt;
4. das Fahrzeug muß mit einem maschinell angetriebenen Mehrflächenruder ausgerüstet sein.

§ 2

- (1) Der Antritt der ersten Versuchsfahrt eines jeden in § 1 näher beschriebenen Motorgüterschiffes ist der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster anzuzeigen.
- (2) § 76 BSchUO kommt im Rahmen der Versuchsfahrten nicht zur Anwendung.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. April 1964 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1965.

Münster, den 12. März 1964

B 367 B1

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Münster
Küper

(VkB1 1964 S. 145)

Nr. 83 Verordnung Nr. 5/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 16. März 1964

(FA Nr. 2/64 Frachtenausschuß für den Rhein)
(FB Nr. 4/64 Frachtenausschuß Dortmund)
(FF Nr. 2/64 Frachtenausschuß für den Tank-
schiffsverkehr)

Bonn, den 19. März 1964
B 241/2082 D/64

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 5/64 vom 16. März 1964 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 59 vom 25. März 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Marquardt

Verordnung Nr. 5/64

über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt

Vom 16. März 1964

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) in der Fassung des Gesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1163) wird verordnet:

§ 1

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

I. die vom Frachtenausschuß für den Rhein — FA Nr. 2/64 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Vorspannlöhne im Gebirge,
2. Schlepplöhne für den Hafen Oberlahnstein,
3. Bergschlepplöhne für den Rhein,
4. Bergschlepplöhne für den Main,
5. Bergschlepplöhne für den Neckar,
6. Talschlepplöhne für den Rhein,
7. Talschlepplöhne für den Main;

II. die vom Bezirksausschuß Mittellandkanal des Frachtenausschusses Dortmund — FB Nr. 4/64 — beschlossene Fracht

für Getreide
von Braunschweig
nach Hiddingsel;

III. die vom Frachtenausschuß für den Tankschiffsverkehr — FF Nr. 2/64 — beschlossenen Tankfrachten

von Breisach, Emden, Emmerich, Hafen Erdölraffinerie Emsland, Hafen Raunheim, Karlsruhe/Wörth, Karlsruhe-Raffineriehafen, Köln-Niehl/Leverkusen, Mannheim/Ludwigshafen und Wesel/Dinslaken

nach Rhein-, Main- und Kanalhäfen.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifeinheitsgesetz der Binnenschifffahrt — Nr. 8 vom 22. Februar 1964 veröffentlicht*).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 761).

§ 3

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

§ 4

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

zu Absatz 1 Ziffer III mit Wirkung vom 15. Januar 1964,

zu Absatz 1 Ziffer I und II mit Wirkung vom 1. Februar 1964.

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

(3) Es treten außer Kraft:

mit Wirkung vom 1. Februar 1964

die vom Frachtenausschuß für den Rhein beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Talschlepplöhne von Bamberg nach Würzburg — FTB Reg. Nr. A 242/2 —

Vorschlag Nr. 243/5 der Beschlüsse des Frachtenausschusses für den Rhein vom 24. Oktober 1951 (Verkehrsblatt Heft 21 vom 15. November 1951 S. 429),

2. Vorspannplöhne im Gebirge
— FTB Reg.-Nr. A 201/3 —
§ 1 Buchstabe a) der Verordnung vom 6. September 1954 (Bundesanzeiger Nr. 174 vom 10. September 1954),
3. Talschleppplöhne für den Rhein
— FTB Reg. Nr. A 240/3 und 240/4 —
§ 1 Nr. 15 der Verordnung vom 25. Februar 1955 — FA Nr. 7/54 — (Bundesanzeiger Nr. 43 vom 3. März 1955),
4. Talschleppplöhne für den Rhein
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. A 240/3 —
— FTB Reg. Nr. A 240/5 —
§ 1 Nr. 6 der Verordnung vom 30. Juli 1955 — FA Nr. 5/55 — (Bundesanzeiger Nr. 150 vom 6. August 1955),
5. Schleppplöhne für den Hafen Oberlahnstein
— FTB Reg. Nr. A 2109/2 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I der Nr. 6 der Verordnung vom 16. Juni 1956 — FA Nr. 2/56 — (Bundesanzeiger Nr. 119 vom 22. Juni 1956),
6. Talschleppplöhne für den Rhein
— FTB Reg. Nr. A 240/6 —
§ 1 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung vom 2. Februar 1958 — FA Nr. 1/58 — (Bundesanzeiger Nr. 27 vom 8. Februar 1958),
7. Bergschleppplöhne für den Rhein
— FTB Reg. Nr. A 231/10 —,
Bergschleppplöhne für den Main
— FTB Reg. Nr. A 232/11 —,
Bergschleppplöhne für den Neckar
— FTB Reg. Nr. A 233/10 —,
Talschleppplöhne für den Main
— FTB Reg. Nr. A 242/10 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 10, 11, 12 und 13 der Verordnung Nr. 1/63 vom 10. Januar 1963 — FA Nr. 1/63 — (Bundesanzeiger Nr. 14 vom 22. Januar 1963),
8. Talschleppplöhne für den Rhein
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. A 240/3 —
— FTB Reg. Nr. A 240/7 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 18/63 vom 26. Juli 1963 — FA Nr. 8/63 — (Bundesanzeiger Nr. 145 vom 8. August 1963),
9. Bergschleppplöhne für den Rhein
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. A 231/10 —
— FTB Reg. Nr. A 231/11 —,
Bergschleppplöhne für den Main
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. A 232/11 —
— FTB Reg. Nr. A 232/12 —,
Bergschleppplöhne für den Neckar
— Ergänzung zu FTB Reg. Nr. A 233/10 —
— FTB Reg. Nr. A 233/11 —
§ 1 Abs. 1 Ziffer III Nr. 1, 2 und 3 der Verordnung Nr. 24/63 vom 17. September 1963 — FA Nr. 11/63 — (Bundesanzeiger Nr. 180 vom 26. September 1963).

Bonn, den 16. März 1964

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Seiermann

(VkB1 1964 S. 145)

Nr. 84 Verordnung Nr. 6/64 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 21. März 1964

(FD Nr. 3/64 Frachtenausschuß Hamburg)
(FC Nr. 2/64 Frachtenausschuß Bremen)

Bonn, den 24. März 1964
B 244/2085 H/64

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 6/64 vom 21. März 1964 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verord-

nung ist im Bundesanzeiger Nr. 62 vom 2. April 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Marquardt

**Verordnung Nr. 6/64
über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt
Vom 21. März 1964**

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) in der Fassung des Gesetzes vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1163) wird verordnet:

§ 1

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

I. die vom Frachtenausschuß Hamburg — FD Nr. 3/64 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachtzuschläge für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe,
2. Frachten für Kohlen, Zement in Säcken, Zementklinker (lose) und sonstiges Schwergut laut Sondertarif für die Zementfabriken im Bereich der Unterelbe,
3. Frachtzuschläge für Verladungen laut Sondertarif für die Zementfabriken im Bereich der Unterelbe,
4. Frachten für Güter aller Art von Lübeck nach Mölln und Zwischenplätzen sowie in umgekehrter Richtung,
5. Frachten für Güter aller Art von Hamburg nach Berlin,
6. Frachten für Güter aller Art von Hamburg nach Lübeck,
7. Frachten für Güter aller Art von Lübeck nach Berlin,
8. Frachten für Güter aller Art von Lübeck nach Hamburg,
9. Frachten für Güter aller Art von Hamburg nach Mölln,
10. Frachten für Güter aller Art von Mölln nach Hamburg,
11. Frachten für Güter aller Art von Hamburg nach Häfen am Mittellandkanal;

II. die vom Bezirksausschuß Unterelbe des Frachtenausschusses Hamburg — FD Nr. 3/64 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachten für losen Zement von Lägerdorf/Schwarzenhütten nach Hamburg,
2. Frachtzuschläge laut Allgemeinen Bestimmungen für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe,
3. Frachten für Schwergut, Getreide usw.
— Erhöhung der in den FTB Register-Nummern D zu 800/4, D zu 800/5, D zu 800/6, D 800/10, D 800/12, D 800/13 und D 800/14 aufgeführten Zuschläge für Laden und/oder Löschen außerhalb der ortsüblichen Arbeitszeit —;

III. die vom Bezirksausschuß Elbe des Frachtausschusses Hamburg — FD Nr. 3/64 — beschlossenen Frachten für Getreide
von Hamburg
nach Eltville;

IV. die vom Bezirksausschuß Oberweser/Mittelweser des Frachtausschusses Bremen — FC Nr. 2/64 — beschlossenen Frachten

1. für Getreide
von Beverungen
nach Hameln,
2. für Getreide
von Holzminden
nach Hiddingsel.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 9 vom 29. Februar 1964 veröffentlicht*).

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 8 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 761).

§ 3

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

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

- zu Absatz 1 Ziffer I Nr. 1, 2 und 3 und Ziffer II Nr. 1, 2 und 3 mit Wirkung vom 1. Januar 1964,
- zu Absatz 1 Ziffer III mit Wirkung vom 15. Januar 1964,
- zu Absatz 1 Ziffer IV Nr. 1 mit Wirkung vom 20. Januar 1964,
- zu Absatz 1 Ziffer IV Nr. 2 mit Wirkung vom 25. Januar 1964,
- zu Absatz 1 Ziffer I Nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11 mit Wirkung vom 1. Februar 1964.

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

(3) Es treten außer Kraft:

I. mit Wirkung vom 1. Januar 1964

die von dem Frachtausschuß Hamburg und den von ihm ermächtigten Bezirksausschüssen beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachtzuschläge für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 300/14 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer III der Verordnung vom 12. November 1956 — FD Nr. 3/56 — (Bundesanzeiger Nr. 224 vom 16. November 1956),

2. Frachtzuschläge laut Allgemeinen Bestimmungen für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 300/30 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer IV der Verordnung Nr. 3/60 vom 3. Februar 1960 — FD Nr. 1/60 — (Bundesanzeiger Nr. 27 vom 10. Februar 1960),

3. Frachtzuschläge laut Allgemeinen Bestimmungen für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe
— Änderung der Ziffer 2 (Eisklausel) — und
— Änderung der Ziffer 3 Buchstabe g (Frachtzuschläge) —

— FTB Reg. Nr. D zu 300/30 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 der Verordnung Nr. 7/61 vom 7. März 1961 — FD Nr. 4/61 — (Bundesanzeiger Nr. 52 vom 15. März 1961),

4. Frachten für Kohlen, Zement in Säcken, Zementklinker (lose) und sonstiges Schwerkut laut Sonder-
tarif für die Zementfabriken im Bereich der Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 800/9 —,

Frachtzuschläge für Verladungen laut Sondertarif für die Zementfabriken im Bereich der Unterelbe
— FTB Reg. Nr. D 800/8 —,

Frachten für losen Zement

von Lägerdorf und Schwarzenhütten
nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 802/1 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1, 2 und 3 der Verordnung Nr. 8/61 vom 14. März 1961 — FD Nr. 5/61 — (Bundesanzeiger Nr. 58 vom 23. März 1961),

5. Frachtzuschläge laut Allgemeinen Bestimmungen für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe
— Änderung des Absatzes 4 der Nummer 2 (Eisklausel) —

— FTB Reg. Nr. D 563/2 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 der Verordnung Nr. 15/61 vom 30. Juni 1961 — FD Nr. 8/61 — (Bundesanzeiger Nr. 131 vom 12. Juli 1961),

6. Frachtzuschläge für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe
— Änderung der Zuschläge für Hafer —

— FTB Reg. Nr. D 300/36 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer V der Verordnung Nr. 19/61 vom 2. August 1961 — FD Nr. 10/61 — (Bundesanzeiger Nr. 152 vom 10. August 1961),

7. Frachtzuschläge laut Allgemeinen Bestimmungen für Verladungen im Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe
— Ergänzung der Ziffer 2 (Eisklausel) —

— FTB Reg. Nr. D zu 300/30 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 21/63 vom 12. August 1963 — FD Nr. 5/63 — (Bundesanzeiger Nr. 153 vom 20. August 1963);

II. mit Wirkung vom 1. Februar 1964

die von dem Frachtausschuß Hamburg und den von ihm ermächtigten Bezirksausschüssen beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachten für Güter aller Art

von Hamburg
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 812/12 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Buchstabe b) der Verordnung vom 4. Mai 1957 — FD Nr. 5/57 — (Bundesanzeiger Nr. 90 vom 11. Mai 1957),

2. Frachten für Güter aller Art

von Hamburg
nach Häfen am Mittellandkanal
— FTB Reg. Nr. D 817/5 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 17/61 vom 14. Juli 1961 — FD Nr. 9/61 — (Bundesanzeiger Nr. 139 vom 22. Juli 1961),

3. Frachten für Güter aller Art

von Lübeck
nach Mölln und Zwischenplätzen
sowie in umgekehrter Richtung
— FTB Reg. Nr. D 811/6 —,

Frachten für Güter aller Art
von Hamburg
nach Lübeck
— FTB Reg. Nr. D 812/16 —,

Frachten für Güter aller Art
von Lübeck
nach Berlin
— FTB Reg. Nr. D 812/17 —,

Frachten für Güter aller Art
von Mölln
nach Hamburg
— FTB Reg. Nr. D 813/11 —,

Frachten für Güter aller Art
von Lübeck
nach Hamburg

— FTB Reg.Nr. D 813/12 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 7, 8, 9, 10 und 11 der Verordnung Nr. 18/62 vom 6. November 1962 — FD Nr. 3/62 — (Bundesanzeiger Nr. 220 vom 20. November 1962),

4. Frachten für Güter aller Art
von Hamburg
nach Mölln

— FTB Reg.Nr. D 813/14 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 2 der Verordnung Nr. 20/62 vom 28. November 1962 — FD Nr. 4/62 — (Bundesanzeiger Nr. 232 vom 8. Dezember 1962),

5. Frachten für Güter aller Art
von Hamburg
nach Häfen am Mittellandkanal

— Änderung der Kleinwasserzuschläge —

— FTB Reg.Nr. D zu 817/5 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer III Nr. 2 der Verordnung Nr. 24/62 vom 4. Januar 1963 — FD Nr. 5/62 — (Bundesanzeiger Nr. 8 vom 12. Januar 1963),

6. Frachten für Güter aller Art
von Hamburg
nach Berlin

— Ergänzung der Kleinwasserstaffel —

— FTB Reg.Nr. D zu 812/12 —,

Frachten für Güter aller Art

von Lübeck

nach Berlin

— Ergänzung der Kleinwasserstaffel —

— FTB Reg.Nr. D zu 812/17 —,

Frachten für Getreide

von Lübeck

nach Häfen am Mittellandkanal,
an den übrigen westdeutschen Kanälen,
dem Rhein, Main und Neckar

— Abschlag für Verladungen von Mölln —

— FTB Reg.Nr. D zu 812/17 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer IV und Ziffer V Nr. 2 der Verordnung Nr. 26/63 vom 23. Oktober 1963 — FD Nr. 8/63 — (Bundesanzeiger Nr. 206 vom 5. November 1963).

Bonn, den 21. März 1964

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Seiermann

(VkB1 1964 S. 146)

Nr. 85 **Verordnung über die beratenden Ausschüsse bei den Frachtausschüssen der Binnenschifffahrt;**

hier: Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Berufung eines Nachfolgers für ein ausscheidendes Mitglied

Bonn, den 25. März 1964
B 246/2148 H/64

Herr Otto Heuer als Vertreter der Verloader in der Gruppe Industrie und Handel hat sein Amt als stellvertretendes Mitglied des Verladerausschusses beim Frachtausschuß für den Tankschiffsverkehr niedergelegt.

Ich fordere hiermit nach § 3 Abs. 3 der Verordnung über die beratenden Ausschüsse bei den Frachtausschüssen der Binnenschifffahrt vom 27. Oktober 1961 (Bundesanzeiger Nr. 210 vom 31. Oktober 1961) auf, mir

*) Der FTB — Frachten- und Tarifeinzelgeber der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, 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 A5 abgegeben wird

aus der Gruppe Industrie und Handel Vorschläge für die Berufung eines Nachfolgers bis zum 7. Mai 1964 einzureichen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Lange

(VkB1 1964 S. 148)

Nr. 86 **Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents**

Aurich, den 16. März 1964
B - 218/64 III

Das dem Schiffsführer Hermann Aden, geboren am 5. März 1935 in Rhaudermoor, von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich am 18. Dezember 1961 erteilte Schifferpatent Nr. 542 ist verlorengegangen und wird für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Aurich
Kattenbusch

(VkB1 1964 S. 148)

Seeverkehr

Nr. 87 **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen in das Wendebcken beim Überseehafen in Bremen und beim Passieren der Einfahrt in den Überseehafen**

Hamburg, den 18. März 1964
— See 2/230 - 70/63 II —

Nachstehend wird die schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen in das Wendebcken beim Überseehafen in Bremen und beim Passieren der Einfahrt in den Überseehafen bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 3 vom 7. Januar 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

**Schiffahrtspolizeiliche Anordnung
für die Schifffahrt auf der Weser
über Signale und Fahrregeln beim Einlaufen in das
Wendebcken beim Überseehafen in Bremen und beim
Passieren der Einfahrt in den Überseehäfen**

Vom 10. Dezember 1963

Aufgrund des § 5 Abs. 3 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184) wird angeordnet:

§ 1

Ergänzend zu § 107 Seeschifffahrtstraßen-Ordnung wird bestimmt:

Aufkommende Seeschiffe, die die Einfahrt zum Überseehafen in Bremen weseraufwärts passieren wollen, haben von der Schleuse des Industriehafens in Bremen an bei Tage im Vortopp an gut sichtbarer Stelle den Antwortwimpel des Internationalen Signalbuches, bei Nacht vor dem Vorsteven ein weißes Licht, nicht tiefer als einen Meter unter der Relling, zu führen.

§ 2

(1) Abweichend von § 35 Abs. 1 Seeschifffahrtstraßen-Ordnung darf ein Seeschiff von mehr als 45,75 m Länge, das in das Wendebcken beim Überseehafen einlaufen will, auf der Fahrtstrecke oberhalb der Einfahrt zur Industriehafenschleuse bis zur Einfahrt in das Wendebcken beim Überseehafen die linke Seite des Fahrwassers und beim Einlaufen in das Wendebcken die linke Seite der Hafeneinfahrt benutzen. Ein Fahrzeug, das hiervon Gebrauch macht, ist nach Übergang auf die linke Fahr-

wasserseite verpflichtet, diese zu halten und die linke Seite der Hafeneinfahrt zum Wendebcken zu benutzen.

(2) Ein solches Fahrzeug muß diese Absicht vor dem Übergang auf die linke Fahrwasserseite rechtzeitig durch folgende Signale anzeigen:

1. Bei Tage durch Zeigen der Flagge „M“ des Internationalen Signalbuches oder einer rechteckigen, mindestens 80 x 80 cm großen blauen Flagge an gut sichtbarer Stelle;
2. Bei Nacht durch fortgesetztes Blinken mit der Morseleuchte oder dem Morscheinwerfer;
3. Zusätzlich zu den in Nummer 1 und 2 vorgeschriebenen Signalen bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder unter ähnlichen die Sicht beeinträchtigenden Umständen, durch fortgesetzte Abgabe des Schallsignals zwei lang, zwei kurz, ein lang (— — . — —).

Diese Signale müssen bis zum Einlaufen in das Wendebcken gegeben werden, die Signale Nummer 1 und 2 müssen von vorn deutlich erkennbar sein.

(3) Jedes entgegenkommende oder aus dem Wendebcken beim Überseehafen auslaufende Fahrzeug muß rechtzeitig mit den Signalen des Abs. 2 antworten und das Seeschiff, das nach Abs. 1 und 2 verfährt, Steuerbord an Steuerbord passieren.

§ 3

Der § 38 Abs. 1 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bleibt durch die vorstehenden Bestimmungen unberührt.

§ 4

(1) Diese Anordnung tritt am 15. März 1964 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 14. März 1966.

(2) Die schiffahrtspolizeiliche Anordnung für die Schifffahrt auf der Weser über das Setzen von Signalen beim Passieren der Einfahrt zum Überseehafen in Bremen vom 28. Oktober 1963 (Bundesanzeiger Nr. 217 vom 22. November 1963 S. 1) tritt am 15. März 1964 außer Kraft.

§ 5

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden nach § 286 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bestraft.

Bremen, den 10. Dezember 1963

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schaubert

(VkB1 1964 S. 148)

Nr. 88 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 18. Februar 1964

Hamburg, den 25. März 1964
See 2/31 — 17/64 II.

Nachstehend wird die schiffahrtspolizeiliche Anordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 18. Februar 1964 bekanntgemacht. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 54 vom 18. März 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für den Nord-Ostsee-Kanal Vom 18. Februar 1964

Auf Grund des § 5 Abs. 1 der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 14. Januar 1939 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 79), zuletzt geändert durch die Polizeiverordnung zur 25. Änderung der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 13. Mai 1963 (Bundesanzeiger Nr. 108 vom 15. Juni 1963), wird angeordnet:

Artikel 1

Die Signaltafel — Anlage 1 — der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal wird wie folgt geändert:

1. Teil III Buchstabe b Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. In Holtenau: Für die neuen Schleusen auf einem 23 m hohen Mast auf dem Südtail der Schleuseninsel, für die alten Schleusen auf einem 20 m hohen Mast auf dem Nordteil der Schleuseninsel Lichtsignale mit der Kennung Schein 3,5 s, Wiederkehr 5 s und bei unsichtiger Witterung oder Nebel Schallsignale mit einem Membransender (Tonhöhe 800) von der Nock des mittleren Außenleitwerkes der neuen Schleusen.“;

2. Teil III Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„Zu lfd. Nr. 46, 47, 48, An einem Mast auf den 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 jeweiligen Binnen- und Lichtsignale mit der Kennung Uhr = Schein Außenhäuptern der Schleusenmittellauern 3,5 s, Wiederkehr 5 s

oder

Zu lfd. Nr. 46a, 47a, 48a, für die neuen Schleusen 51a, 52a, 53a an der Rahe eines auf dem Mittelhaupt beziehungsweise für die alten Schleusen an der Rahe eines auf dem Außenhaupt stehenden Mastes.“;

3. Als neuer Teil IV Buchstabe f wird eingefügt:

„f) Signale bei der Einfahrt zum Wendebcken (Landesöhlhafen) Brusbüttelkoog.

Nachstehende Lichtsignale werden nur bei Bedarf zur Regelung des Verkehrs vor der Einfahrt zum Wendebcken (Landesöhlhafen), für das Einlaufen in das Wendebcken (Landesöhlhafen) und für das Auslaufen aus diesem gezeigt.

Zu lfd. Nr. 93—95 Für von Westen kommende Fahrzeuge an einem Signalmast 400 m westlich der Einfahrt zum Wendebcken (km 3,1).

Zu lfd. Nr. 96—98 Für von Osten kommende Fahrzeuge an einem Signalmast 50 m östlich der Einfahrt zum Wendebcken (km 3,9).

Zu lfd. Nr. 99a—99c Für aus dem Wendebcken (Landesöhlhafen) auslaufende Fahrzeuge an einem Signalmast am Westufer des Wendebckens.“.

Artikel 2

Die „Zweite Anordnung zur Änderung der schiffahrtspolizeilichen Anordnung zur Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei der Tunnelbaustelle Rendsburg vom 23. September 1963“ (Bundesanzeiger Nr. 182 vom 28. September 1963) wird wie folgt geändert:

Artikel 2 wird aufgehoben.

Artikel 3

Diese Anordnung tritt am 21. März 1964 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 20. März 1966.

Kiel, den 18. Februar 1964
S 1 - W 12 - VI/5 - 26 b

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Kiel

In Vertretung
Eger

Anlage zu Artikel 1 Nr. 3

Lfd. Nr.	Signal		Bedeutung
93	2 rote Lichter nebeneinander		Halt, keine Weiterfahrt
94	2 grüne Lichter nebeneinander		Durch- oder Weiterfahrt gestattet
95	2 grüne Lichter nebeneinander und 1 weißes Licht über dem linken grünen Licht		Durch- oder Weiterfahrt gestattet. Verkehr zum Wendebecken (Olhafen) beachten.
96	2 rote Lichter nebeneinander		Halt, keine Weiterfahrt
97	2 grüne Lichter nebeneinander		Durch- oder Weiterfahrt gestattet
98	2 grüne Lichter nebeneinander und 1 weißes Licht über dem linken grünen Licht		Durch- oder Weiterfahrt gestattet. Verkehr zum Wendebecken (Olhafen) beachten.
99 a	2 rote Lichter nebeneinander		Keine Ausfahrt
99 b	2 grüne Lichter nebeneinander		Ausfahrt frei
99 c	2 grüne Lichter nebeneinander und 1 weißes Licht über dem linken grünen Licht		Ausfahrt frei für Schiffe ohne Schlepperhilfe, sofern keine Behinderung des durchgehenden Verkehrs.

Nr. 89 Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern vom 3. März 1964

Hamburg, den 25. März 1964
See 2/30—31/64 II.

Nachstehend wird die schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern vom 3. März 1964 bekanntgemacht. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 53 vom 17. März 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Weser über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern vom 3. März 1964

Aufgrund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184) wird angeordnet:

§ 1

(1) Abweichend von § 28 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung darf auf der Seeschiffahrtstraße Weser ein Fahrzeug, das einen Schlepper herbeirufen will, außer dem Signal nach Anlage 1 lfd. Nr. 9 zu § 29 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung folgende Schallsignale geben:

1. einen langen, einen kurzen, einen langen, einen kurzen Ton (—.—.);
2. zwei kurze, einen langen, zwei kurze, einen langen Ton (.—.—.);
3. zwei lange, zwei kurze Töne (—.—.);
4. einen langen, zwei kurze, zwei lange Töne (—.—.—.).

(2) Soweit nicht nach anderen Vorschriften ausdrücklich erlaubt, dürfen darüber hinaus keine privaten Schallsignale zum Anfordern von Schleppern verwendet werden.

§ 2

Zuwiderhandlungen gegen diese Anordnung werden nach § 286 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bestraft.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. April 1964 in Kraft und gilt, sofern sie nicht vorher widerrufen wird, bis zum Ablauf des 31. März 1966.

Bremen, den 3. März 1964
S 1/95. 119 Tgb. Nr. 2545/64

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Bremen
Dr.-Ing. Schauburger

(VkB1 1964 S. 151)

Nr. 90 Strom- und schiffahrtpolizeiliche Anordnung für den Schiffsverkehr auf der Este durch das Sturmflut-Sperrwerk bei Hamburg-Cranz vom 27. Februar 1964

Hamburg, den 25. März 1964
See 2/29 — 15/64 II.

Nachstehend wird die strom- und schiffahrtpolizeiliche Anordnung für den Schiffsverkehr auf der Este durch das Sturmflut-Sperrwerk bei Hamburg-Cranz vom 27. Februar 1964 bekanntgemacht. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 52 vom 14. März 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

Strom- und schiffahrtpolizeiliche Anordnung für den Schiffsverkehr auf der Este durch das Sturmflut-Sperrwerk bei Hamburg-Cranz vom 27. Februar 1964

Vom 27. Februar 1964

Aufgrund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162/184) wird angeordnet:

§ 1

- (1) Für die Durchfahrt durch das Estesperwerk werden für einlaufende Fahrzeuge auf der Böschung des nördlichen Anschlußdeiches neben dem Sperrwerk und für auslaufende Fahrzeuge auf dem nördlichen Ufer vor der Slipanlage folgende Lichtsignale bei Tag und Nacht gezeigt:

Signalbild

Bedeutung

- | | |
|--|---|
| 1. 2 rote Lichter nebeneinander | Keine Durchfahrt |
| 2. 1 rotes Licht | Keine Durchfahrt (Sperrtor oder Brücke werden geöffnet) |
| 3. 2 weiße blinkende Lichter nebeneinander | Durchfahrt frei. Das Sperrwerk kann unter Beachtung § 191 SSchSO durchfahren werden |
| 4. 2 rote Lichter nebeneinander und ein weißes Licht über dem linken roten Licht | Keine Durchfahrt, außer für Fahrzeuge, für die die vorhandene Durchfahrthöhe mit Sicherheit ausreicht (Brücke geschlossen) § 191 SSchSO ist zu beachten |
| 5. 2 rote Lichter übereinander | Keine Durchfahrt (Schiffahrt durch das Sperrwerk gesperrt) |
- (2) Wird kein Signal gezeigt, ist die Anlage gestört und die Durchfahrt gesperrt.

§ 2

- (1) Ein Fahrzeug, das wegen der Höhe seiner Aufbauten unter der 5,00 m über MThw liegenden Rollbrücke nicht hindurchfahren kann, muß einlaufend 450 m unterhalb und auslaufend 550 m oberhalb des Sperrwerkes das Signal „Brücke öffnen (— —)“ geben. Auf der in Fahrtrichtung rechten Seite befindet sich eine rote Tafel mit der Aufschrift „Signal“. An dem danebenstehenden Brückenpegel ist in Wasserspiegelhöhe die jeweils vorhandene Durchfahrthöhe abzulesen.
- (2) Das Fahrzeug hat seine Fahrt langsam fortzusetzen und von Zeit zu Zeit das Signal zu wiederholen, bis Lichtsignale vom Sperrwerk anzeigen, daß die Durchfahrt vorbereitet wird oder möglich ist. Wird das Sperrsignal gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 5 gezeigt, ist kein Schallsignal mehr zu geben.

§ 3

- (1) Wird durch Signal angezeigt, daß die Durchfahrt möglich ist, so kann das Sperrwerk unter Beachtung des § 191 SSchSO langsam durchfahren werden, Anker dürfen nicht geschleppt werden.
- (2) Ist die Durchfahrt gesperrt, hat ein einlaufendes Fahrzeug an den Liegestellen unmittelbar unterhalb des Sperrwerkes, ein auslaufendes Fahrzeug an den Liegestellen 250 m oberhalb des Sperrwerkes festzumachen und die Freigabe der Durchfahrt abzuwarten.

§ 4

Durchfahrten durch das Sperrwerk während der Nacht (von 22.30 bis 5.30 Uhr), bei denen die Brücke geöffnet werden muß, sind über Fernsprecher anzumelden
am Tage Hamburg 84 91 74 (Estesperwerk)
bei Nacht Hamburg 84 92 12 (Ortsdienststelle Hamburg-Neuenfelde)

§ 5

Zuwiderhandlungen gegen diese Anordnung werden nach § 286 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bestraft, sofern nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe verwirkt ist.

§ 6

Diese Anordnung tritt am 1. April 1964 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1966.

Hamburg, den 27. 2. 1964
- S 84.0 - 252 - 3 - S 214/64 -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1964 S. 151)

Nr. 91 Schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern

Hamburg, den 25. März 1964
See 2/29 - 17/64 II

Nachstehend wird die schiffahrtpolizeiliche Anordnung für die Schiffahrt auf der Unterelbe über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern bekanntgegeben. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 50 vom 12. März 1964 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Schubert

**Schiffahrtpolizeiliche Anordnung
für die Schiffahrt auf der Unterelbe über die Schallsignale zum Anfordern von Schleppern**

Vom 27. Februar 1964

Aufgrund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184) wird angeordnet:

§ 1

(1) Abweichend von § 28 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung darf auf der Unterelbe ein Fahrzeug, das einen Schlepper herbeirufen will, außer dem Signal

nach Anlage 1 lfd. Nr. 9 zu § 29 Abs. 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung folgende Schallsignale geben:

1. Zwischen Hamburg und Brunsbüttelkoog lang-kurz, dazu nach einer Pause so viele kurze Töne wie Schlepper verlangt werden;
2. im Raum Cuxhaven
 - a) lang-kurz-kurz-kurz (—...),
 - b) kurz-lang-lang (.— —).

(2) Soweit nicht nach anderen Vorschriften ausdrücklich erlaubt, dürfen darüber hinaus keine privaten Schallsignale zum Anfordern von Schleppern verwendet werden.

§ 2

Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden nach § 286 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung bestraft, sofern nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe verwirkt ist.

§ 3

Diese Anordnung tritt am 1. April 1964 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. März 1966.

Hamburg, den 27. Februar 1964
- S 84.0-252-3- S 216/64 -

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Wetzel

(VkB1 1964 S. 152)

Nr. 92 Ungültigkeitserklärung verlorengegangener Schiffsmeßbriefe

Nachstehend aufgeführte Schiffsmeßbriefe werden für ungültig erklärt:

Lfd. Nr.	Schiffsname	U. S.	Ausstellungsdatum	Art des Schiffsmeßbriefs	Ausstellende Behörde	Schiffseigner
1	„BORGESCH“	DAGN	14. 7. 58	Internat.	B A S	H. M. Gehrken, Hamburg 11, beim Neuen Krahn
2	„GREIF“	DIKR	27. 12. 62	Internat.	B A S	Reederei J. G. Giese, Hamburg 11, Vorsetzen 36
3	„WALDECK“	DIEO	10. 3. 53	National	B A S	Robert Bornhofen, Hamburg 11, Mattentwiete 5
4	„BUNGSBERG“	DJNU	30. 6. 49	National	B A S	Bernhard Janssen Schuchmann, Hamburg 11, Johannisbollwerk 10
5	„ONKEL FIDI“	DDPJ	2. 5. 61	National. Neuausfert.	B A S	Gert Lürssen, Bremen-Vegesack, Weserstraße 79
6	„LENNE“	DDJW	30. 10. 62	Internat.	B A S	Kpt. Werner Kreutzmann, Stade, Hohenwedeler Weg 45

Sollten die ungültigen Schiffsmeßbriefe einer Behörde vorgelegt werden, bitten wir, diese einzuziehen und an das Bundesamt für Schiffsvermessung, Hamburg 4, Bernhard-Nocht-Straße 78 zu senden.

Hamburg, den 9. März 1964
Az. III/172

(VkB1 1964 S. 152)

Bundesamt für Schiffsvermessung
Münnich