

1950

Ausgegeben zu Bonn am 31. August 1950

Nr. 38

Tag	Inhalt:	Seite
30 4. 50	Verordnung über die Einführung einer Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe . . .	415

Verordnung

über die Einführung einer Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe.

Vom 16. August 1950.

Auf Grund des § 16 des Zollgesetzes vom 20. März 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 529) in Verbindung mit Artikel 129 Absatz 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird mit Zustimmung des Bundesrates hiermit verordnet:

§ 1

Die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beschlossene Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe wird in der Fassung der dieser Verordnung beigefügten Anlage mit Wirkung vom 1. September 1950 in Kraft gesetzt.

§ 2

(1) Auch auf den mit dem Rhein zusammenhängenden Wasserstraßen müssen Schiffe, um zur Warenbeförderung unter Schiffsraumverschluß zugelassen zu werden, mit einem Anerkenntnis über ihre Verschlußfähigkeit ausgestattet sein.

(2) Außer den von den zuständigen Zollbehörden des Bundes erteilten Verschlußanerkennnissen werden auch die von den zuständigen Zollbehörden der andern Anliegerstaaten und Belgiens gemäß den Bestimmungen dieser Ordnung erteilten Verschlußanerkennnisse auf diesen Wasserstraßen anerkannt.

§ 3

(1) Bei Schiffen, die aus dem Stromgebiet der

Weser oder der Elbe das Stromgebiet des Rheins aufsuchen, werden von den Zollbehörden des Bundes die Urkunden über die Verschlußfähigkeit der Schiffe anerkannt, die auf Grund der Zollverschlußordnung für Weserschiffe vom 10. Mai 1928 (Reichsministerialblatt S. 282) oder der einheitlichen Zollverschlußordnung für Elbeschiffe vom 27. Juni 1930 (Reichsgesetzbl. 1931 II S. 15) von einer deutschen Zollbehörde ausgestellt sind. Dies gilt auch für Schiffe, deren Bauart und Verschlußeinrichtungen von den Bestimmungen der Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe abweichen.

(2) Bei Schiffen, deren Bauart und Verschlußeinrichtungen den Bestimmungen dieser Ordnung entsprechen, werden diese Urkunden auf Antrag mit einem entsprechenden Vermerk in deutscher, französischer und niederländischer Sprache versehen. Zuständig zur Erteilung dieses Vermerks sind im Bundesgebiet die Zollbehörden, die zur Ausstellung von Zollverschlußanerkennnissen für Rheinschiffe befugt sind.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 1. September 1950 in Kraft. Mit diesem Zeitpunkt tritt die Zollverschlußordnung für Rheinschiffe vom 26. November 1937 (Reichsministerialblatt 1937 S. 727) außer Kraft.

Bonn, den 16. August 1950.

Der Bundesminister der Finanzen
Schäffer

Anlage

(§ 1 der Verordnung)

Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe

mit 5 Anlagen:

Anlage 1: Verzeichnis der zuständigen Zollbehörden.

Anlage 2: Technische Vorschriften.

Anlage 3: Anhang mit bildlich erläuterten Beispielen von Zollverschlüssen.

Anlage 4: Muster des Anerkennnisses über die Zollverschlußfähigkeit.

Anlage 5: Muster des Zollverschlußbuchs.

Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe.

ARTIKEL 1

Zollverschlußanerkennnis.

Unbeschadet der durch eine autonome Regelung vorgesehenen weitergehenden Erleichterungen müssen Fahrzeuge, um zur Warenbeförderung unter Zollverschluß zugelassen zu werden, mit einem Anerkennnis von einer durch die Regierung eines der beteiligten Staaten dazu ermächtigten Zollbehörde (Anlage 1) ausgestattet sein, aus dem hervorgeht, daß das Fahrzeug gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 dieser Ordnung gebaut und eingerichtet ist.

Es darf keinerlei sonstige Bedingung in Bezug auf den Bau und die Einrichtung des Fahrzeugs gestellt werden.

Die Schiffseigner können sich — nach ihrer Wahl — an jede zuständige Zollbehörde wenden, ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Fahrzeugs.

ARTIKEL 2

Vorführung des Fahrzeugs und vorzulegende Zeichnungen.

Zur Erlangung des Anerkennnisses ist das Fahrzeug unbeladen der zuständigen Zollbehörde zur Prüfung vorzuführen. Dieser Behörde sind in doppelter Ausfertigung vorzulegen:

- a) Zeichnungen des Fahrzeugs im Längsschnitt und in der Deckansicht in einem Mindestmaßstab von 1:100 sowie Skizzen in einem Mindestmaßstab von 1:10, aus denen die Bauart der Verschlußeinrichtung deutlich ersichtlich ist;
- b) bei Tankschiffen außerdem ein ausführlicher Plan der Rohrleitungen und ihrer Verschlußeinrichtungen;
- c) eine Beschreibung in deutscher, französischer und niederländischer Sprache, die die wesentlichen Angaben über den Bau und die Ein-

richtung des Fahrzeugs und insbesondere der Laderäume sowie über die Verschlußeinrichtungen enthält.

ARTIKEL 3

Prüfung des Fahrzeugs und Erteilung des Zollverschlußanerkennnisses.

1. Durch die Prüfung, die in Anwesenheit des Schiffseigners oder seines Vertreters und mit dessen Hilfe und Beistand stattfindet, soll sich die zuständige Zollbehörde davon überzeugen können, daß das Fahrzeug den Vorschriften der Anlage 2 entspricht. Ist dies der Fall, so erteilt diese Zollbehörde ein Anerkennnis, das die Schnitte, die Pläne, die Skizzen und die Beschreibung nach Artikel 2, Buchst. a, b und c enthält.

2. Das Anerkennnis wird in der aus Anlage 4 ersichtlichen Form ausgestellt.

3. Gleichzeitig mit dem Anerkennnis stellt die obengenannte Zollbehörde ein Zollverschlußbuch aus für die Eintragung über angelegte, ersetzte und abgenommene Zollverschlüsse sowie der in Artikel 6, Artikel 8, Ziff. 3 und Artikel 9 vorgesehenen Bemerkungen.

Das Zollverschlußbuch wird für alle beteiligten Staaten in gleicher Form nach Anlage 5 ausgestellt; es ist vom Schiffseigner zu besorgen.

4. Das Anerkennnis und das Verschlußbuch sind an Bord aufzubewahren und den Zollbeamten auf Verlangen vorzulegen.

ARTIKEL 4

Wechsel des Namens oder des Eigentümers des Fahrzeugs.

Der Schiffseigner hat jeden Wechsel des Namens oder des Eigentümers des Fahrzeugs binnen zwei Wochen einer zuständigen Zollbehörde anzuzeigen. Diese vermerkt die eingetretenen Veränderungen im Anerkennnis und benachrichtigt davon die Zollbehörde, die das Anerkennnis ausgestellt hat.

ARTIKEL 5

Neue Prüfung
nach an einem Fahrzeug
vorgenommenen Veränderungen.

1. Ein Fahrzeug, an dessen Laderäumen oder Verschlusseinrichtungen Veränderungen vorgenommen worden sind, ist einer zuständigen Zollbehörde zu einer neuen Prüfung nach den in Artikel 2 vorgesehenen Bestimmungen vorzuführen. Das Ergebnis dieser Prüfung wird als zusätzliche Bescheinigung dem Anerkennnis beigefügt und unter denselben Bedingungen erteilt. Diese Bescheinigung wird zur Kenntnis der Zollbehörde gebracht, die das Anerkennnis ausgestellt hat.

2. Die in Artikel 2 vorgesehenen Zeichnungen, Pläne, Skizzen und Beschreibungen brauchen in diesem Falle nur die Teile des Fahrzeugs oder der Verschlusseinrichtungen zu enthalten, an denen Veränderungen vorgenommen worden sind.

ARTIKEL 6

Bestätigungsvermerk über die
Zollverschlußfähigkeit des Fahrzeugs.

Hat sich eine zuständige Zollbehörde oder eine Zollstelle gelegentlich anderer Verrichtungen (vollständige Löschung eines Laderaums usw.) davon überzeugt, daß die Verschlusseinrichtung eines Fahrzeugs unverändert geblieben ist und daß dieses Fahrzeug den Angaben seines Anerkennnisses entspricht, so vermerkt sie dies in dem Verschlußbuch; durch diese Prüfung soll das Fahrzeug nicht aufhalten werden.

ARTIKEL 7

Schmuggel.

Das Fahrzeug kann den als notwendig erachteten Prüfungen nicht durch Berufung auf die Bestimmungen des Artikels 6 entzogen werden, wenn Schmuggel oder ernstlicher Schmuggelverdacht vorliegt.

ARTIKEL 8

Periodische Prüfung des Fahrzeugs.

1. Vor Ablauf einer Frist von zehn Jahren nach einer der in den vorstehenden Artikeln 3 und 5 vorgesehenen Prüfungen ist das Fahrzeug einer zuständigen Zollbehörde zwecks einer Vollprüfung vorzuführen.

2. Stellt diese Zollbehörde fest, daß das Fahrzeug noch den Vorschriften der Anlage 2 entspricht, so verlängert sie die Gültigkeit des Anerkennnisses für eine weitere Dauer von zehn Jahren und so fort.

Die Zollbehörde, die das Anerkennnis ausgestellt hat, wird von diesen Verlängerungen verständigt.

3. Ausnahmsweise können Fahrzeuge, deren Anerkennnis abgelaufen ist, noch für eine Warenbeförderung unter Zollverschluß zugelassen wer-

den, wenn eine Zollstelle feststellt, daß ihre Verschlusseinrichtungen hinreichend sind. Diese Feststellung wird im Verschlußbuch vermerkt.

ARTIKEL 9

Fahrzeuge,
die den Bestimmungen der Anlage 2
nicht mehr entsprechen.

1. Stellt eine zuständige Zollbehörde oder eine Zollstelle bei einer der in Artikel 5, 6 und 8 vorgesehenen Prüfungen oder Nachprüfungen fest, daß das Fahrzeug den Bestimmungen der Anlage 2 nicht mehr entspricht, so setzt sie dem Schiffseigner oder dem Führer eine Frist, um das Fahrzeug vorschriftsgemäß einzurichten und vermerkt dies im Verschlußbuch. Während dieser Frist wird das Fahrzeug zu Warenbeförderungen unter Zollverschluß nicht zugelassen.

2. Wird der Anordnung in der festgesetzten Frist nicht stattgegeben, so werden das Anerkennnis und das Verschlußbuch eingezogen und der Zollbehörde, die das Anerkennnis erteilt hat, unter Angabe der Gründe der Einziehung übersandt.

ARTIKEL 10

Übergangsbestimmungen.

1. Fahrzeuge, die zur Zeit des Inkrafttretens dieser Ordnung mit einem Anerkennnis bereits versehen sind, werden zu Warenbeförderungen unter Zollverschluß unter den bisherigen Bedingungen und mit den bisherigen Verschlusseinrichtungen für eine Dauer von 10 Jahren vom Zeitpunkt des genannten Inkrafttretens ab zugelassen.

2. Die zur Zeit des Inkrafttretens dieser Ordnung in Gebrauch befindlichen Anerkennnisse sind vor dem 1. Juni 1955 mit einer zusätzlichen Bescheinigung zu versehen, die unter den in Artikel 5 vorgesehenen Bedingungen erteilt wird. Durch die Prüfung, die bei dieser Gelegenheit vorgenommen wird, soll festgestellt werden, ob das Fahrzeug den im Anerkennnis und dessen Anlagen gemachten Angaben entspricht.

3. Wenn eines der in Ziffer 1 bezeichneten Fahrzeuge an seinen Laderäumen oder Verschlusseinrichtungen Veränderungen erfährt, so hat es sich einer neuen Prüfung unter den in Artikel 5 vorgesehenen Bedingungen zu unterwerfen. Sollte jedoch das Fahrzeug trotz dieser Veränderungen den Vorschriften der Anlage 2 doch noch nicht entsprechen, so entscheidet die zuständige Zollbehörde, die die Prüfung vornimmt, ob ihm immerhin die Berechtigung, Warenbeförderungen unter Zollverschluß bis zum Ablauf der eben vorgesehenen Frist von 10 Jahren auszuführen, gewährt werden kann.

4. Nach Ablauf dieser Frist müssen alle Fahrzeuge, um die Vergünstigungen der Vorschriften des Artikels 1 dieser Ordnung zu erhalten, so gebaut sein, daß sie den Vorschriften der Anlage 2 entsprechen und mit einem Anerkennnis nach den Bestimmungen der Artikel 2 und 3 versehen sein.

ARTIKEL 11

Anerkennung
der für andere Wasserstraßen
erteilten Anerkennnisse.

Fahrzeuge, die mit einem von einer Zollbehörde eines der Uferstaaten oder Belgiens erteilten Anerkennnis zur Warenbeförderung unter Zollverschluß auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein versehen sind, dürfen auf dem Rhein Waren unter Zollverschluß befördern, wenn das Anerkennnis in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Ordnung ausgestellt ist.

ARTIKEL 12

Gegenseitige Anerkennung der Siegel.

In jedem der beteiligten Staaten werden die gemäß dieser Ordnung angelegten Siegel von den anderen beteiligten Staaten als gleichwertig mit den eigenen Siegeln anerkannt.

ARTIKEL 13

Seeschiffe.

1. Die Bestimmungen dieser Ordnung und der Anlage 2 finden sinngemäße Anwendung auf Seeschiffe, die außerdem den Bedingungen des Artikels 15 der Anlage 2 entsprechen müssen.

2. Bei Seeschiffen, die den Rhein nicht regelmäßig befahren und mit dem in Artikel 1 dieser Ordnung vorgesehenen Anerkennnis nicht versehen sind, kann die zollamtliche Verschließung der Laderäume für eine einzelne Fahrt zugelassen werden, wenn eine Zollstelle die zur Verschließung der Schiffsräume bestimmten Einrichtungen für ausreichend befindet und dem Schiffsführer dies schriftlich bestätigt.

ARTIKEL 14

Erneuerung
eines Zollverschlußbuches.

Soll ein Zollverschlußbuch erneuert werden, so ist es einer zuständigen Zollbehörde vorzulegen. Diese stellt ein neues Buch aus und überträgt hierin die noch gültigen Eintragungen aus dem alten Buch. Diese Zollbehörde hat die Zollbehörde, die das An-

erkenntnis erteilt hat, zu benachrichtigen und ihr gleichzeitig das für ungültig erklärte Zollverschlußbuch zurückzusenden. Die Zollbehörde, die das Anerkennnis erteilt hat, hat das für ungültig erklärte Zollverschlußbuch fünf Jahre lang aufzubewahren.

ARTIKEL 15

Verzeichnis der Fahrzeuge
und der Zollverschlußanerkennnisse.

Jede für die Ausstellung von Anerkennnissen über die Zollverschlüsse zuständige Zollbehörde führt

- ein Verzeichnis der Fahrzeuge, denen sie ein Anerkennnis über die Zollverschlußfähigkeit ausgestellt hat; die Fahrzeuge sind darin unter laufenden Nummern dem Datum nach eingetragen;
- eine vollständige Sammlung der Doppel der Anerkennnisse, die sie erteilt hat, einschließlich der in Artikel 2 bezeichneten Belege.

Alle Änderungen und Verlängerungen der Anerkennnisse werden im Verzeichnis vermerkt.

ARTIKEL 16

Zuständige Zollbehörden.

Die zuständigen Zollbehörden eines jeden der beteiligten Staaten werden in der Anlage 1 aufgeführt.

ARTIKEL 17

Kosten der
vorschriftsmäßigen Einrichtungen.

Der Schiffseigner trägt die Kosten der Prüfung eines Fahrzeuges durch eine zuständige Zollbehörde, der Ausstellung des Anerkennnisses und des Zollverschlußbuches sowie die Kosten der Nebenrichtungen, die in dieser Ordnung vorgesehen sind.

ARTIKEL 18

Inkrafttreten.

Um gemäß Artikel 1 der vorliegenden Ordnung zur Warenbeförderung unter Zollverschluß zugelassen zu werden, brauchen die Fahrzeuge erst vom 1. September 1951 ab mit einem Anerkennnis versehen zu sein.

Anlage 1**Verzeichnis der zuständigen Zollbehörden**

Zuständige Zollbehörden im Sinne von Artikel 1 der Ordnung sind:

in Deutschland:**Hauptzollamt:**

Emmerich	Frankfurt/M.-Gutleutstraße
Duisburg	Mannheim
Düsseldorf	Karlsruhe
Krefeld	Heilbronn
Köln-Rheinau	Aschaffenburg
Bochum	Würzburg
Dortmund	Emden
Münster	Oldenburg
Minden	Bremen-Ost
Koblenz	Bremen-West
Mainz	Bremerhaven
Ludwigshafen	Hamburg-Oberelbe
Wiesbaden	Hamburg-Altona

in Belgien:**Services des douanes:**

Anvers / Antwerpen
 Bruxelles / Brüssel
 Gand / Gent
 Liège / Lüttich

in Frankreich:**Direction régionale des Douanes:**

Strasbourg / Straßburg

in den Niederlanden:**Inspectie der Invoerrechten:**

Amsterdam
 Arnhem / Arnheim
 Groningen
 Rotterdam
 Vlissingen

in der Schweiz:**Zollinspektorat:**

Basel
 Rheinhafen-Kleinhüningen.

Anlage 2**Technische Bestimmungen****ARTIKEL 1****Allgemeines**

Die Fahrzeuge dürfen weder verborgene Räume, Bunker, Behältnisse oder dergleichen enthalten, noch mit Zugängen versehen sein, die nicht bei einer äußerlichen Besichtigung sofort in die Augen fallen. Alle Zugänge, die nicht mit Zollverschlüssen versehen werden können, z. B. die Deckel der Pumpenkästen, sind mit dem Zeichen „O“, d. h. „Öffnung“ zu kennzeichnen. Diese Stellen sind in den in Artikel 2 der Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe vorgesehenen Zeichnungen und Beschreibungen zu vermerken.

ARTIKEL 2**Außere Beschaffenheit**

Die äußeren Schiffswände müssen, soweit sie als Wand der unter Verschluß zu setzenden Laderäume dienen, aus vernieteten oder verschweißten Metallplatten oder aus dichtverzimmertem Holz bestehen.

ARTIKEL 3**Innere Einrichtung**

1. Die Zwischenwände, welche die unter Verschluß zu setzenden Laderäume voneinander oder von den übrigen Räumen des Fahrzeugs trennen, müssen aus vernieteten oder verschweißten Metallplatten bestehen und mit dem Schiffskörper so verbunden sein, daß eine Trennung von diesem, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, nicht möglich ist.

2. Auf Fahrzeugen aus Holz können diese Zwischenwände aus Bretteln bestehen, die über die ganze Höhe des Schiffskörpers reichen und mit diesem fest verbunden sind. Außerdem muß jedes Brett mit einem an der ganzen Wand des Schiffskörpers durch Nietten befestigten eisernen Band vernietet sein.

3. Auf den in den Ziffern 1 und 2 erwähnten Fahrzeugen dürfen herausnehmbare Schotten (Zwischenwände) aus Holzbohlen zugelassen werden, wenn die Holzbohlen oben und unten in mit dem Schiffskörper fest verbundenen U-Eisen laufen und durch eine Verschlußeinrichtung gesichert werden können.

4. Es ist unzulässig, Türen, Fenster oder sonstige Öffnungen in den Wänden der Laderäume anzubringen.

5. Pumpen zum Ausschöpfen des Wassers, die mit dem Laderaum in Verbindung stehen, müssen so angebracht sein, daß feste Pumpen nicht, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, herausgenommen werden können und aushebbare Pumpen durch eine feste Verschalung (Pumpenkasten) von dem Laderaum getrennt sind. Diese Verschalungen müssen, mögen sie aus Metall oder Holz bestehen, den in Nr. 1, 2 und 4 angeführten Bestimmungen entsprechen. Ebenso müssen Räume, in denen sich bewegliche Masten befinden, von den Laderäumen durch Verschalungen getrennt sein, die denselben Bedingungen entsprechen. Sollen Fahrzeugen aus Eisen die Vergünstigungen der Ordnung für den Zollverschluß erhalten bleiben, so müssen, wenn größere Ausbesserungen an bestehenden festen Holzverschalungen notwendig werden, diese Verschalungen durch vernietete, verschweißte oder aus einem Stück erstellte Metallverschalungen ersetzt werden.

ARTIKEL 4**Verschlußstücke**

1. Die Enden der an der Außenseite der Verschlußräume angebrachten, zum Verschluß dienenden Krampen, Osen, Nägel, Nietten, Klammern, Schrauben, Bolzen, Haken, Halter und anderer Befestigungsmittel müssen im Innern dieser Räume

umgeschlagen, vernietet, verbolzt oder anderweitig so befestigt sein, daß sie, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, nicht entfernt werden können. Die zum Verschuß dienenden Krampen usw. dürfen an der Außenseite der Verschußräume angeschweißt werden, wenn die Schweißung fest und dauerhaft ist.

2. Wenn Scharniere verwendet werden, müssen die Stifte an beiden Enden verschweißt sein. Vernietete oder verbolzte Stiften sind unzulässig. Die um den Stift gelegte Zunge des beweglichen Teils muß geschweißt sein, es sei denn, daß dieser Teil aus einem einzigen Stück geschmiedet ist. Diese Bestimmungen erstrecken sich nicht auf Scharniere, welche zur leichteren Handhabung der Winkeleisen angebracht werden (Art. 9 Abs. 3).

3. Keiner der zum Verschuß dienenden Eisenteile — Stangen, Osen, Krampen, Scharniere usw. — darf mit einem undurchsichtigen Anstrich versehen werden. Zur Verhütung des Rostes ist es gestattet, diese Eisenteile mit einem durchsichtigen Firnis zu überziehen. Werden Winkel- oder U-Eisen benutzt, so dürfen sie jedoch mit irgend einem Anstrich versehen werden, mit Ausnahme der Teile, die ihre Befestigungsmittel berühren.

ARTIKEL 5

Deck

1. Das Deck muß ein untrennbares Ganzes bilden und mit dem eigentlichen Schiffskörper sowie mit den Zwischenwänden in untrennbarer Verbindung stehen, so daß ohne Beschädigung eines Teiles des Schiffskörpers oder des Decks der Zutritt zu den unter Verschuß stehenden Laderäumen nicht möglich ist.

2. Zu beiden Seiten der Lukenrahmen muß in der Längsrichtung ein zum Hin- und Hergehen ausreichender Gangbord vorhanden sein.

3. Verschraubungen, Vernietungen, Verbolzungen usw. müssen in der in Artikel 4 vorgeschriebenen Weise vorgenommen sein.

4. Außer den Lukendeckeln darf das Deck keine Öffnungen oder beweglichen Teile besitzen, durch die ein Zugang zum Laderaum möglich ist.

ARTIKEL 6

Laderaum

1. Die Öffnungen der unter Verschuß zu setzenden Laderäume sind auf allen vier Seiten mit Rahmen oder Säulen zu umgeben, die ein unteilbares Ganzes bilden und in das Deck eingebaut sind.

2. Wenn ein Scherstock benutzt wird, um die Enden der beweglichen Lukendeckel zu stützen, muß er an seinen beiden Kopfenden mit einem Stück des Schiffskörpers so verbunden sein, daß er, sobald der Verschuß angelegt ist, von außen nicht verschoben werden kann.

3. Die Scherstockkappe muß aus Eisen von genügender Stärke bestehen. Sind der Scherstock und die Kappe nicht aus einem Eisen in doppelter T-Form hergestellt, so muß die Kappe an den Scherstock festgenietet oder durch Bolzen befestigt sein, deren Multern im Innern des Laderaums liegen, wobei der Teil des Bolzens, der über die Schraubenmutter hinausragt, vernietet sein muß.

ARTIKEL 7

Lukendeckel

1. Die Lukendeckel müssen entweder abhebbar oder mit Scharnieren versehen sein. Eiserne Deckel müssen aus starken Metallplatten bestehen und entweder aus einem Stück oder aus untereinander vernieteten Platten gefertigt sein. Hölzerne Deckel müssen an ihrer Innenseite durch Querleisten aus Holz oder Eisen verstärkt sein. Jedes einzelne Brett muß mit diesen Querleisten derart vernietet sein, daß ein Ausbiegen oder Auswuchten einzelner Bretter unmöglich ist. Die Lukendeckel, die nicht in einem Falz des Lukenrahmens liegen, müssen auf der Innenseite mit einem hinreichend tiefen Falz oder mit einer Stoßleiste von mindestens 35 mm, die innerhalb des Süllrandes zu liegen kommt, dergestalt versehen sein, daß sie sich genau dem Lukenrahmen anschließen und nach keiner Seite hin verschoben werden können. Außerdem müssen die abhebbaren Lukendeckel an den Enden jeder Deckelreihe seitlich auf einem festen, an die Kopfstücke des Lukenrahmens genieteten Merklinge derart liegen, daß sie weder gehoben noch verschoben werden können.

2. Wird ein Scherstock aus Holz benutzt, um die Enden der abhebbaren Lukendeckel zu stützen, so müssen diese mindestens in 50 mm Tiefe in einem Falz des Scherstocks eingefügt sein oder unter der Metallkappe des Scherstocks liegen.

Ist der Scherstock aus Eisen oder sind die Lukendeckel unter der Kappe eines Scherstocks aus Holz eingefügt, so muß der obere Teil der Lukendeckel auf mindestens 75 mm überdecken. Werden eiserne Lukendeckel benutzt, so werden die genannten Zahlen auf 30 bzw. 50 mm herabgesetzt. Merklinge, die auf dem Scherstock und dem Tennebaum ruhen, müssen unter den Lukendeckeln an der Stelle gelegt sein, an der diese aneinanderstoßen und von den aufliegenden Deckelrändern vollständig bedeckt sein.

3. Bei Fahrzeugen von der Bauart der belgischen Kanalschiffe, deren Lukendeckel aus gut aneinandergefügt eingeneteten Brettchen bestehen, gewölbt sind und von einem Tennebaum zum anderen reichen, müssen die beiden Längsseiten der Lukendeckel mit je einer über die ganze Länge des Lukendeckels reichenden Latte versehen sein, die auf den zwei äußersten Brettchen jedes Lukendeckels vernietet sein muß.

ARTIKEL 8

Ladeluke

Die Ladeluke darf entweder durch Seitenverschuß oder durch Oberverschuß verschlossen werden.

ARTIKEL 9

Seitenverschuß der Ladeluken

1. Werden für den Verschuß Stangen benutzt, so finden folgende Bestimmungen Anwendung:

- a) Jeder Lukendeckel muß — und zwar wenn kein Scherstock verwendet wird, an beiden Seiten — mindestens eine Schlaufe aufweisen, die eine Stärke von mindestens 6 mm, bei Schlaufen von Flacheisen mindestens 3 mm hat und kein Scharnier besitzt. Wenn die

Schlaufe aus zwei Teilen besteht, deren einer an dem Lukendeckel befestigt ist, so darf die Länge des Teils, der über die am Lukenrahmen befestigte Verschußöse reicht (siehe unter c), das unbedingt nötige Maß nicht überschreiten. Die Hängeschlaufe muß so beschaffen sein, daß sie, wenn geschlossen, nicht geöffnet oder mit Gewalt verlängert werden kann. Der Befestigungsteil der Schlaufe am Lukendeckel muß bei hölzernen Lukendeckeln mindestens 4 mm stark sein und auf der Stoßleiste des Lukendeckels mit zwei Nietbolzen befestigt sein, von denen der äußere dicht neben der am Tennebaum anliegenden Öse vernietet sein muß.

- b) Steherschlaufen, die durch Öffnungen von entsprechenden Ausmaßen in den Lukendeckeln hindurchgesteckt werden, müssen einen in der Breite um mindestens 5 mm überstehenden Kopf haben. Sind die Lukendeckel aus Holz, so müssen die Öffnungen durch eine auf dem Deckel durch Bolzen oder Schrauben, welche auf der unteren Seite vernietet sind, befestigte starke Metallplatte gebohrt sein.
- c) Die an den Seitenwänden der Lukenrahmen für die Schlaufen angebrachten Verschußösen müssen eine Stärke von mindestens 7,5 mm haben. Das Ösenauge darf nur so groß sein, als es unbedingt nötig ist, um die Verschußstange nach der Herüberlegung der Schlaufe hindurchzuführen.
- d) Die Verschußstangen, die quer vor den Schlaufen durch die Verschußösen hindurchgezogen werden, müssen aus Eisen von angemessener Stärke sowie aus einem Stück — einschließlich des Kopfes — sein. Die Länge der Verschußstangen und die Lage ihrer Durchbohrungen zur Durchführung der Verbleiungsschnur müssen so beschaffen sein, daß es nach Anlegung der Verbleiungsschnur unmöglich ist, die Stange aus der Öse zu ziehen, selbst wenn die Verbleiungsschnur sich lockert. Die Köpfe müssen in Form von Querstangen angebracht sein, deren Enden so lang sind, daß ein Drehen der Verschußstangen um die eigene Achse nicht möglich ist.
- e) Die unter Buchst. d erwähnten Verschußstangen dürfen durch Drahtseile ersetzt werden, wenn diese die gleiche Gewähr für die Sicherheit bieten. Sie müssen insbesondere an einem Ende eine Vorrichtung für die Anlegung des Zollbleis, ferner am anderen Ende einen unabnehmbaren Kopf besitzen, der ein Hindurchziehen durch die Verschußöse verhindert. Die Drahtseile dürfen keine Spleißungen aufweisen außer an den Enden, an denen sich der Kopf und der Zollverschluß befinden, wenn die Spleißung an diesen Stellen durch auf das Drahtseil aufgenietete Muffen geschützt ist.
- f) Sind statt der Verschußösen gelochte Profileisen an dem Lukenrahmen angebracht, durch die die Schlaufen hindurchgesteckt werden, so müssen die Profileisen eine Stärke von mindestens 7,5 mm haben und an dem Lukenrahmen angenietet oder angeschweißt sein. Die Öffnungen in den Profileisen müssen dem Querschnitt der Schlaufen entsprechen und sie

eng umschließen. Die Schlaufenöffnung zur Durchführung der Verschußstangen muß dicht unter dem Profileisen liegen, so daß ein Anheben der Lukendeckel nach Durchführung der Verschußstangen unmöglich ist.

- g) Ketten dürfen als Verschußmittel nicht gebraucht werden.

2. Werden U-Eisen benutzt, so finden folgende Bestimmungen Anwendung:

- a) Die U-Eisen müssen paarweise an den äußeren Enden der Deckel angebracht sein. Die Luken- deckel müssen in diese Eisen hineinpassen, welche mit zwei eisernen Nocken versehen sind, die im Innern an geeigneten Stellen angeschweißt sind. Die U-Eisen müssen so beschaffen sein, daß sie bei angelegtem Vers- schluß weder gebogen noch verschoben werden können.
- b) Die U-Eisen müssen mindestens 4 mm dick und einer der Schenkel mindestens 75 mm breit sein.
- c) Der Lukenrahmen ist außen an geeigneten Stellen mit Krampen von mindestens 8 mm Stärke zu versehen, die an der Innenseite des Lukenrahmens anzunieten sind; in diesen Krampen sind Rinnen anzubringen, in welche die Nocken der U-Eisen genau passen.
- d) In die Lukendeckel sind an geeigneten Stellen Kerben einzuschneiden, die das Anbringen der unter Buchst. e vorgesehenen U-Eisen und Splinte ermöglichen.
- e) An der Stelle, an der die U-Eisen zusammenstoßen, sind sie mit zwei Spalten zu versehen, durch die ein Splint aus hartem Stahl geht, in dessen beiden Enden Löcher zum Durchziehen der Verschußschnur angebracht sind; bei angelegtem Verschuß soll ein seitliches Verschieben der U-Eisen unmöglich sein.

Statt des Splintes können die U-Eisen an der Stelle, an der sie zusammenstoßen, ein kleines nach unten umgebogenes Stück haben. In jedem dieser umgebogenen Stücke sind zwei Löcher anzubringen. Die einen dienen dem Durchziehen der Verschußschnur, die anderen sind durch einen Verbindungsbolzen miteinander zu verbinden.

3. Werden Winkeleisen benutzt, so finden folgende Bestimmungen Anwendung:

- a) Die Winkeleisen müssen paarweise an den äußeren Enden der Deckel angebracht und den Lukendeckeln angepaßt sein. Sie sind an geeigneten Stellen mit zwei Öffnungen in T-Form zu versehen. Sie müssen so beschaffen sein, daß sie bei angelegtem Verschuß weder gebogen noch verschoben werden können.
- b) Die Winkeleisen müssen mindestens 8 mm dick und jeder Schenkel mindestens 75 mm breit sein.
- c) Der Lukenrahmen ist an geeigneten Stellen mit angenieteten Krampen in T-Form von mindestens 8 mm Stärke zu versehen, denen sich die Öffnungen der Winkeleisen genau anpassen.
- d) An der Stelle, an der die Winkeleisen zusammenstoßen, müssen sie ein kleines nach außen umgebogenes Stück haben. In jedem

dieser umgebogenen Stücke sind zwei Löcher anzubringen. Die einen dienen dem Durchziehen der Verschlussschnur, die anderen sind durch einen Verbindungsbolzen miteinander zu verbinden, der ein seitliches Verschieben der Winkeleisen bei angelegtem Verschluss unmöglich machen soll.

ARTIKEL 10

Oberverschluß der Ladeluken

1. Beim Oberverschluß muß jede Luke mit mindestens zwei starken eisernen vierkantigen Stangen aus einem einzigen Stück versehen sein, die in der Querrichtung der Deckel in angemessener Entfernung von ihren Rändern liegen. Wenn die Länge der Deckel einen Meter nicht überschreitet oder wenn die eine Seite des Deckels am Lukenrahmen durch ein Scharnier, das den Bestimmungen des Artikels 4 entspricht, befestigt ist, so genügt eine einzige Stange. Die Stangen müssen durch je zwei in den sich gegenüberliegenden Wänden des Lukenrahmens angebrachte eiserne Ösen sowie durch eine in der Mitte jedes Deckels angebrachte eiserne Öse geführt werden. Die Augen der Ösen müssen dem Querschnitt der Stange genau entsprechen. Die Ösen müssen so angebracht sein, daß die Stange unmittelbar auf den Lukendeckeln aufliegt, so daß letztere nicht gehoben werden können. Das eine Ende der Stange muß in Form eines Kopfes geschmiedet sein, der die Stange in der Öse festhält. Am anderen Ende muß die Stange so dicht wie möglich vor der Öse durchlocht sein, damit ein eiserner Bolzen von angemessener Länge durchgesteckt werden kann. Dieser Bolzen muß, wenn er sich an seinem Platz befindet, auf jeder Seite der Stange, und zwar so nahe wie möglich an dieser, ein Loch zur Durchführung der Verbleiungsschnur aufweisen. Wenn an der Stange kein eiserner Kopf angeschmiedet ist, so ist an beiden Enden der Stange ein Bolzen erforderlich.

2. Auf Lukendeckeln von geringer Größe, die nicht gebogen oder verschoben werden können, sind Ösen nicht erforderlich. An Stelle der Ösen auf den Lukenrahmen können Verschlussschlaufen und -ösen verwendet werden, die den Vorschriften des Artikels 9 entsprechen.

3. Wenn eine Reihe von Lukendeckeln derart lang ist, daß die Stangen so gebogen werden können, daß die Möglichkeit besteht, einen der Lukendeckel zu lösen, so muß eine genügende Anzahl anderer Stangen angebracht werden, die die ersteren im rechten Winkel kreuzen und an ihrem Platz festhalten. Die letzteren Stangen müssen auf eine der vorstehend beschriebenen Arten befestigt sein. Benutzt man zwei Reihen von Stangen, die sich im rechten Winkel schneiden, so darf die unter der anderen liegende aus Holz sein.

Neubauten

ARTIKEL 11

Fahrzeugen, die sechs Monate nach dem Inkrafttreten der Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe auf Stapel gelegt werden, ist es untersagt:

Holz für die Verschaltungen der Pumpen und der beweglichen Masten und

Stechschlaufen aus einem Stück für den Seitenverschluß zu benutzen.

Die Lukendeckel dieser Schiffe müssen derart konstruiert sein, daß sich beim Ausbiegen dieser Lukendeckel kein Spalt bildet, der einen Zugang zur Ladung ermöglicht.

ARTIKEL 12

Deckkleider

1. Die Räume, die zur Aufnahme von Waren unter Zollverschluß durch Deckkleider bestimmt sind, müssen ein Viereck bilden und dürfen eine oder mehrere Ladeluken einschließen. Der Verschluß darf auch auf einer Unterlage von beweglichen Lukendeckeln angebracht werden, wenn die darunterliegenden Laderäume zollamtlich verschlossen werden. Zur Anlegung des Verschlusses ist eine der nachstehenden Vorrichtungen anzubringen:

- a) Bei Fahrzeugen mit hölzernem Deck oder mit hölzernen Lukendeckeln sind Eisenplatten von mindestens 20 mm Dicke, 70 mm Länge und 40 mm Breite in Entfernungen von nicht über 400 mm voneinander anzubringen und an dem Deck mit starken Bolzen zu befestigen. Die Enden der Bolzen müssen an der Innenseite in der in Artikel 6 Nr. 3 angegebenen Weise oder auf der Platte selbst vernietet sein. In letzterem Fall muß der vernietete Kopf gut in die Augen fallen. In der Mitte jeder dieser Platten muß ein Lochgewinde mit einem Durchmesser von mindestens 15 mm durch die ganze Platte hindurch eingeschnitten sein. Diese Lochgewinde sind dazu bestimmt, mit einem Schraubengewinde versehene Ösen aufzunehmen, die dicht gegen die Platte geschraubt werden können. Besteht das Verdeck aus Eisen von entsprechender Stärke, so daß die Ösen zollsicher eingeschraubt werden können, so darf von der Anbringung besonderer Eisenplatten abgesehen werden. Auf den 6 Monate nach dem Inkrafttreten der Ordnung für den Zollverschluß der Rheinschiffe gebauten Fahrzeugen müssen die Ösen aus Eisen von 46 mm Länge, 32 mm Breite und 13 mm Dicke hergestellt sein. An ihrem unteren Ende muß ein mindestens 12 mm langer Zapfen mit Schraubengewinde herausgearbeitet sein. Die Öffnung der Ösen darf nur so groß sein, daß sich die Verschlußstange hindurchführen läßt (Artikel 9, Nr. 1, Buchst. d), ohne ein Drehen der Ösen zuzulassen.
- b) Die Ösen können auch an Bügel aus Flacheisen von mindestens 8 mm Dicke und 32 mm Breite angeschraubt werden. Diese Bügel müssen auf eine Länge von 35 mm und eine Höhe von 6 mm durchgekröpft sein. Die Bügel sind auf den eisernen Decks oder den Platten der Lukendeckel aufzuschweißen oder aufzunieten. Die unter Buchst. a beschriebenen Lochgewinde, in welche die mit Schraubengewinden versehenen Ösen aufgeschraubt werden, müssen sich in der Mitte des Bügels befinden.
- c) An Stelle der Platten mit Lochgewinden oder der Bügel können eiserne Platten von mindestens 8 mm Stärke in das Deck oder die Lukendeckel eingelassen und in der unter a

bezeichneten Weise befestigt werden; diese Platten müssen in der Mitte von einer in der Mitte ausgerundeten Öffnung, ähnlich einem doppelseitigen Schlüsseloch, durchbrochen sein. Die Länge der Öffnung muß 26 mm, die Breite 7 mm und der Durchmesser der Ausrundung 14 mm betragen. Unter der Öffnung muß sich ein kreisrunder Hohlraum in Töpfchenform befinden, der nach allen Seiten durch Eisenblech, das an die Eisenplatte angeschweißt ist, abzuschließen ist. In die Öffnung ist eine Öse einzusetzen, die in ihrem oberen Teil die unter Buchst. a vorgeschriebene Form und Stärke aufweisen muß. Am unteren Teil der Öse ist statt des Zapfens mit Schraubengewinde ein Zapfen von 16 mm Länge und 13 mm Durchmesser herauszuarbeiten, der am unteren Ende einen doppelseitigen Bart von je 6 mm Länge und 6 mm Stärke besitzt. Die Öse und die ausgerundete Öffnung der Platte müssen so beschaffen sein, daß die Verschlußstange erst nach einer Drehung der Öse um 90 Grad durch die Öffnung der Öse geschoben werden kann, die sich alsdann nicht mehr drehen lassen darf. Der Bart der Öse muß in diesem Zustand quer zu der schlüsselochähnlichen Öffnung stehen, so daß die Öse nicht mehr herausgezogen werden kann. Bei dieser Verschlußart sind nur Verschlußstangen zugelassen.

2. Die Deckkleider müssen aus ganzen, durch doppelte Steppnähte verbundenen Bahnen starken Segeltuchs gefertigt und rings am Rande mit nicht über 200 mm voneinander entfernten metallenen Augen zur Aufnahme der Verschlußdrahtseile oder -stangen versehen sein. Die Nähte und der Überschlag, in denen die Augen angebracht sind, müssen mindestens 50 mm breit sein. Falls das Deckkleid ausgebessert wird, muß auf der Innenseite ein Stück starkes Segeltuch angenäht werden, das die ganze auszubessernde Fläche bedeckt. Bei zusammengesetzten Deckkleidern müssen die einzelnen Teile um mindestens 30 cm übereinandergreifen und durch eine doppelte Naht zusammengenäht sein.

3. Die Bestimmungen des Artikels 9 Nr. 1 Buchst. d und e finden auf Verschlußstangen und -drahtseile Anwendung, die durch die Osen-schrauben und Augen der Deckkleider durchgeführt werden; diese Augen müssen zwischen den Osen-schrauben entsprechend verteilt werden.

ARTIKEL 13

Tankschiffe mit eingebauten Behältern

Tankschiffe mit eingebauten Behältern müssen folgenden Bestimmungen entsprechen:

- a) Sämtliche Rohrleitungen einschließlich der Verbindungsstücke und der Absperrschieber müssen aus hartem Metall bestehen. Eine Abweichung von dieser Regel ist nur zulässig bei Tankschiffen, die zur Beförderung von Flüssigkeiten bestimmt sind, bei denen die Verwendung von Rohrleitungen aus hartem Metall nicht zugänglich ist (z. B. bei Schwefelsäure-tankschiffen). Die Teile der Rohrleitung, soweit sie nicht von anderen unter Verschluß zu setzenden Geräteteilen umgeben sind, müssen vollständig und auf ihrer ganzen Länge

frei liegen, so daß sie eingehend besichtigt werden können.

- b) Sämtliche Rohrleitungen, Mannlöcher, Verbindungsstücke und Absperrschieber müssen so eingerichtet sein, daß eine Entnahme eines Teils des Inhalts aus dem Tank nach Anbringung des Zollverschlusses nicht möglich ist. Es sind nur solche Absperrschieber zuzulassen, deren Konstruktion einen wirksamen Zollverschluß gewährleistet. Die Absperrschieber nebst den angrenzenden Flanschen sowie die anliegenden Rohrverbindungsstücke sind durch Eisenkästen zu bedecken, die bis zum Deck hinunterreichen und so eingerichtet sind, daß kein Raum zwischen dem Kasten und dem Handrad eines regelrecht geschlossenen Absperrschiebers übrig bleibt, und daß sie durch Verschlußstangen gesichert werden können. Die Rohrleitungen und Pumpen müssen mit Entleerungsvorrichtungen versehen sein.
- c) Die Zugänge zu den Tanks müssen mit Deckeln versehen sein, die wirksam verschlossen werden können.

ARTIKEL 14

Tankschiffe, deren Behälter vom Schiffskörper unabhängig sind

Für Tankschiffe, deren Behälter vom Schiffskörper unabhängig sind, gelten die vorstehenden Bestimmungen insoweit, als sie mit den Anlagen dieser Schiffe vereinbar sind.

ARTIKEL 15

Seeschiffe

1. Die vorstehenden Bestimmungen finden sinn-gemäße Anwendung auf Seeschiffe, die außerdem die Bedingungen der Ziff. 2 und 3 erfüllen müssen.

2. Jeder Zugang zu einem Laderaum im Zwischen-deck und zu den Oberbauten, die als Laderaum dienen, muß zollsicher verschließbar sein.

3. Ventilatoren, die in die Laderäume führen, müssen aus Metall hergestellt und so befestigt sein, daß sie außer dem oberen Teil, der abhebbar sein kann, nach Anlegung des Zollverschlusses nicht entfernt werden können, ohne Spuren von Beschädigungen zu hinterlassen. An der oberen Öffnung des festen Teils ist ein durchlohtes Eisenblech oder ein Drahtgitter mit nicht veränderlichen Maschen, deren lichte Weite höchstens 20 mm betragen darf, anzubringen. Das durchlochte Eisenblech oder Drahtgitter muß am Ventilator angenietet oder angeschweißt sein.

4. Ist der Verschluß der Laderäume nicht durch Einrichtungen nach Artikel 9, 10, 12 und 13 hergestellt, so kann er durch quer über die Lukendeckel gelegte Riegel (Verschlußbalken oder U-Eisen) bewirkt werden. Diese Riegel sind an den Enden mit Spannschrauben fest mit den Lukensäulen zu verschrauben. Die Lukensäule müssen mindestens 75 mm breit sein. Die Spannschrauben müssen durch Zollbleie gegen Aufdrehen gesichert werden können. Die Beschaffenheit der Riegel und der Verschraubung muß eine Verschiebung oder ein Auswuchten der Riegel oder Lukendeckel unmöglich machen. Es ist gestattet, die Persenninge in den Verschluß einzubeziehen.

Anlage 3

Clôtures douanières — Zollverschlüsse — Douanesluitingen

Annexe illustrée — Exemples de construction
 Bildliche Erläuterung — Konstruktionsbeispiele
 Geïllustreerde bijlage — Constructievoorbeelden

	pages Seiten bladzijden
I Sommiers	
Scherstöcke	
Schaarbalken	
II Clôture latérale par tringles de douane	
Seitenverschluß mit Verschlußstangen	
Zysluiting met zegelroeden	
III Clôture latérale par fers en U	
Seitenverschluß mit U-Eisen	
Zysluiting met U-ijzers	
IV Clôture latérale par cornières	
Seitenverschluß mit Winkeleisen	
Zysluiting met hoekijzers	
V Clôture par le dessus	
Oberverschluß	
Bovensluiting	
VI Clôture par bâchage	
Verschluß durch Deckkleider	
Sluiting met dekzeilen	

I

Sommiers (voir article 7, chiffre 2)

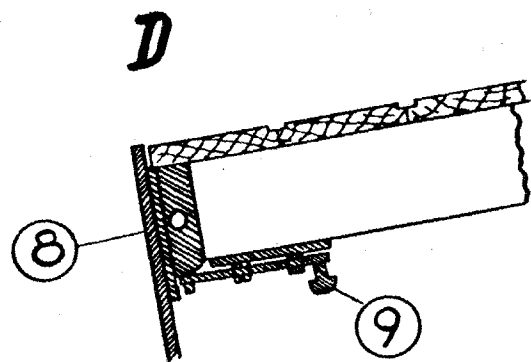
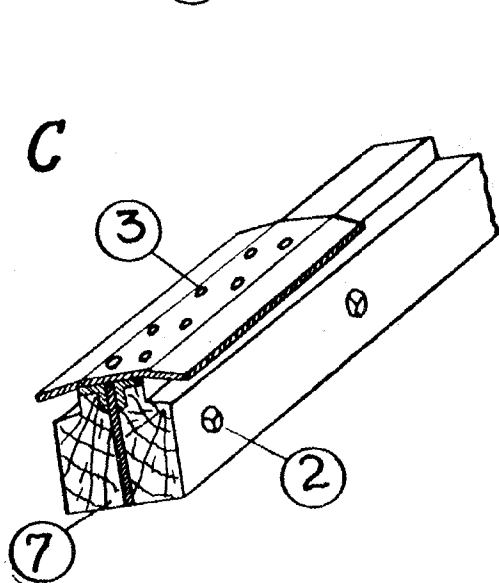
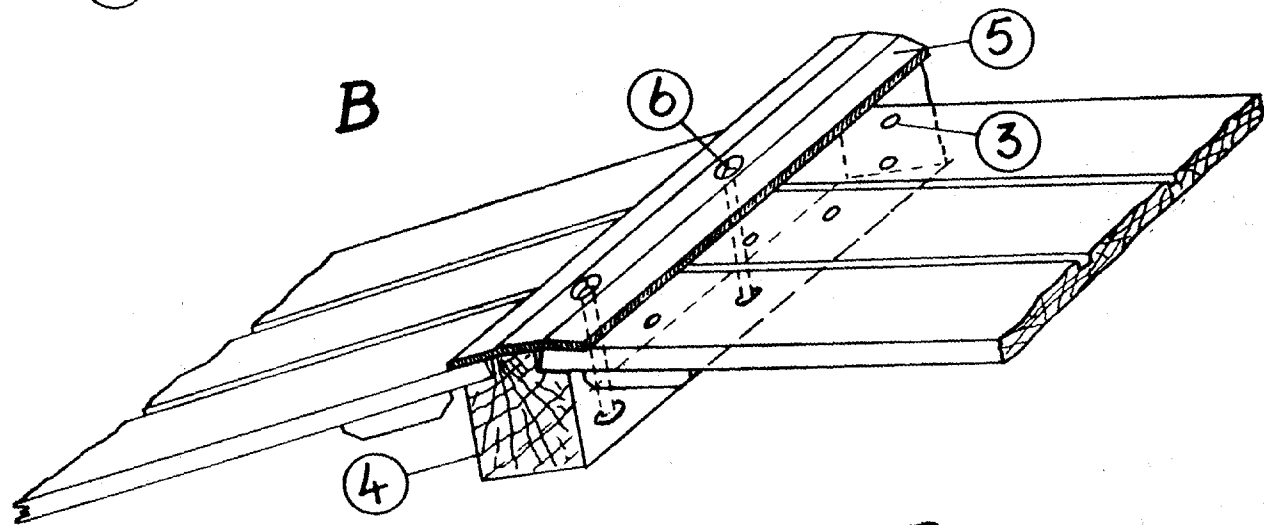
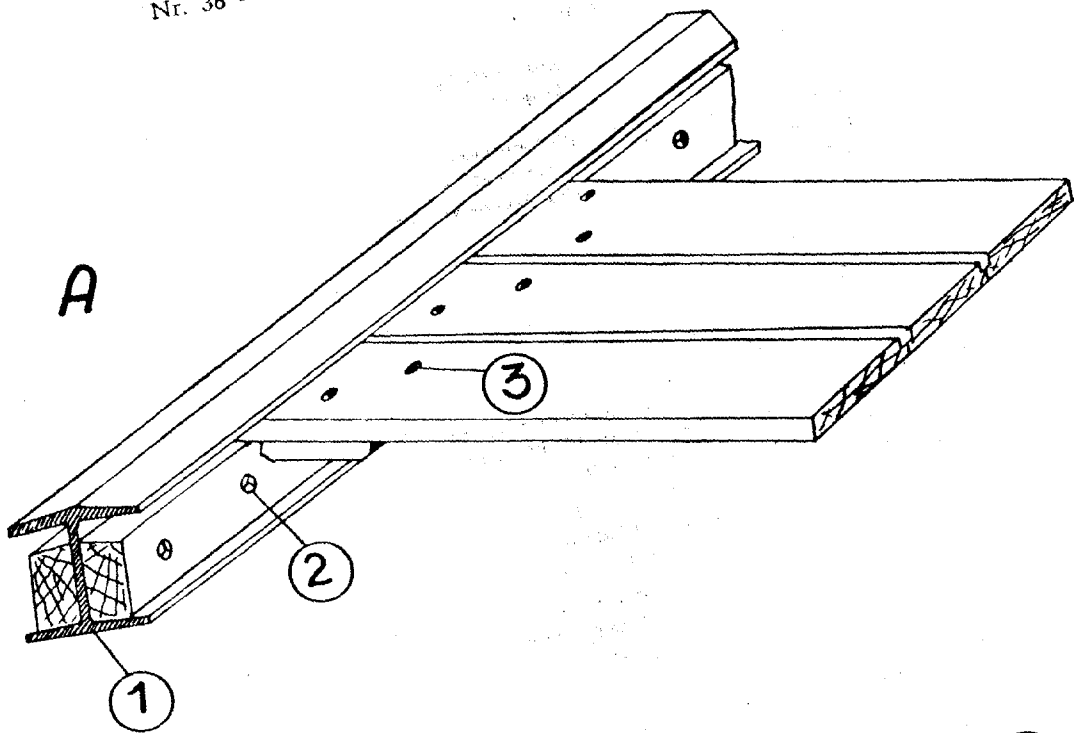
- A. Sommier en double T en fer
- B. Sommier en bois. Couverture du sommier en tôle
- C. Sommier composé en fer et en bois
- D. Fermeture du sommier, soit avec broche, soit avec verrou
 1. Double T
 2. Boulons
 3. Rivets
 4. Sommier en bois
 5. Couverture en fer
 6. Boulon
 7. Sommier en fer et en bois
 8. Broche
 9. Verrou

Scherstöcke (siehe Artikel 7, Ziffer 2)

- A. Scherstock in T-Form aus Eisen
- B. Scherstock aus Holz — Kappendeckel aus Eisen
- C. Scherstock aus Eisen und Holz
- D. Befestigung des Scherstockes mittels Pinne oder Riegel
 1. I-Eisen
 2. Bolzen
 3. Nieten
 4. Scherstock aus Holz
 5. Scherstockkappe aus Eisen
 6. Bolzen
 7. Scherstock aus Eisen und Holz
 8. Pinne oder Bolzen
 9. Riegel

Schaarbalken (zie artikel 7, punt 2)

- A. Schaarbalk van I-ijzer
- B. Schaarbalk van hout met ijzeren kapdeksel
- C. Schaarbalk van ijzer en hout
- D. Bevestiging van de schaarbalk door middel van sluitpen of grendel
 1. I-ijzer
 2. Bouten
 3. Klinknagels
 4. Schaarbalk van hout
 5. Kapdeksel van ijzer
 6. Klinkbout
 7. Schaarbalk van ijzer en hout
 8. Sluitpen
 9. Grendel



II

Clôture latérale par tringles
de douane

(voir article 9, chiffre 1)

- A. Panneau d'écoutille avec moraillon composé de deux pièces
- B. Panneau d'écoutille avec moraillon d'une seule pièce
- C. Hiloire avec oeillets de clôture
- D. Clôture par tringles de douane
- E. Clôture avec fers profilés, percés de trous calibrés
 - 1. traverse
 - 2. moraillon composé de deux pièces
 - 3. rivets
 - 4. tringle
 - 5. scellé ou plomb de douane
 - 6. oeillet rivé ou soudé
 - 7. oeillet rivé
 - 8. tête forgée
 - 9. moraillon d'une seule pièce
 - 10. fer profilé
 - 11. trous pour tringle
 - 12. trous pour moraillons

Seitenverschluß
mit Verschlußstangen

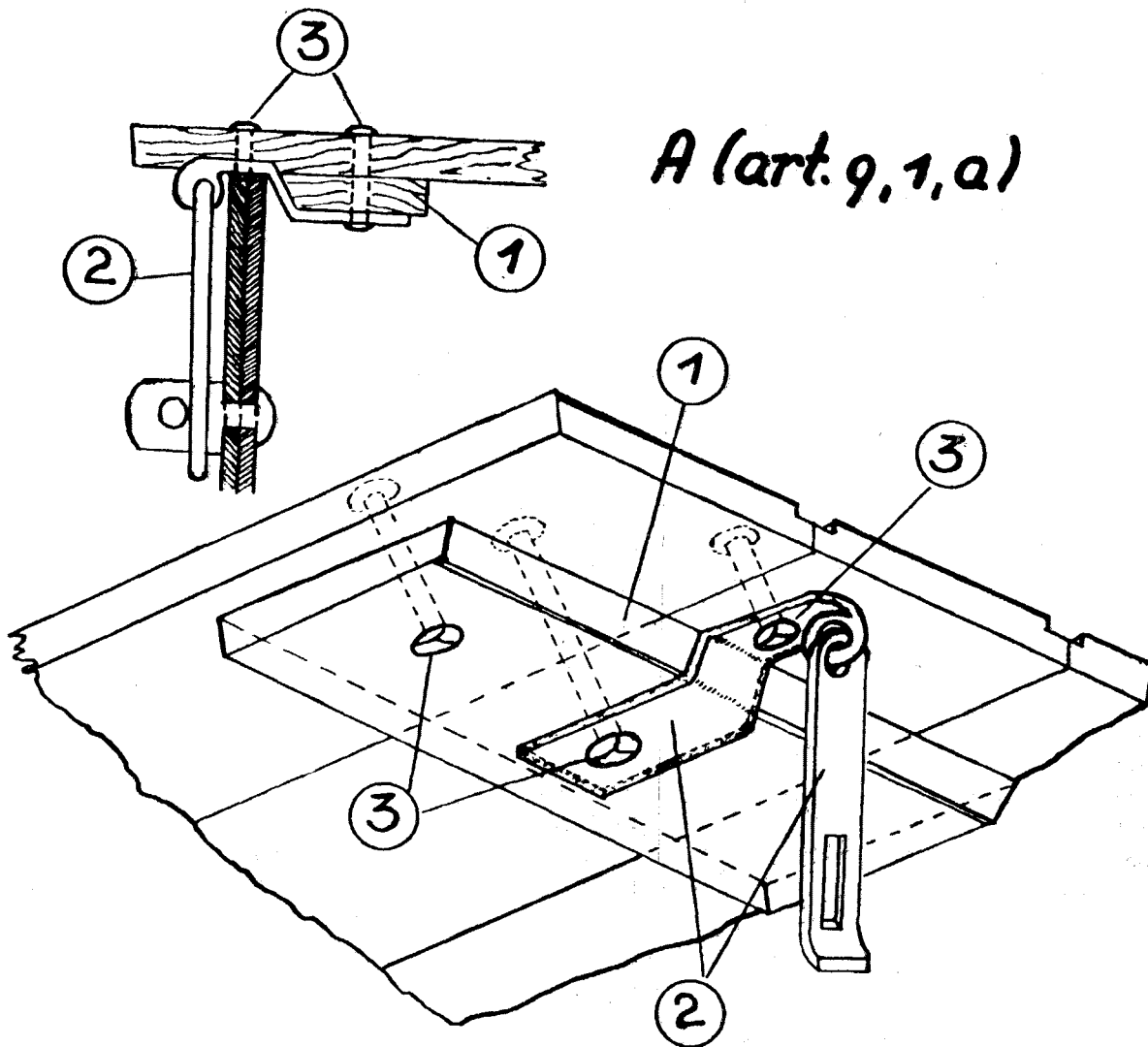
(siehe Artikel 9, Ziffer 1)

- A. Lukendeckel mit Hängeschlaufen
- B. Lukendeckel mit Stechschlaufen
- C. Lukenrahmen mit Verschlußösen
- D. Verschluß mit Verschlußstangen
- E. Verschluß mit Stechschlaufen und gelochtem Profileisen
 - 1. Stoßleiste
 - 2. Schlaufe mit Befestigungsteil
 - 3. Nieten
 - 4. Verschlußstange
 - 5. Zollsiegel oder Zollplombe
 - 6. genietete oder geschweißte Verschlußöse
 - 7. genietete Verschlußöse
 - 8. geschmiedeter Kopf
 - 9. Stechschlaufe
 - 10. Profileisen
 - 11. Löcher für die Verschlußstange
 - 12. Löcher für die Stechschlaufen

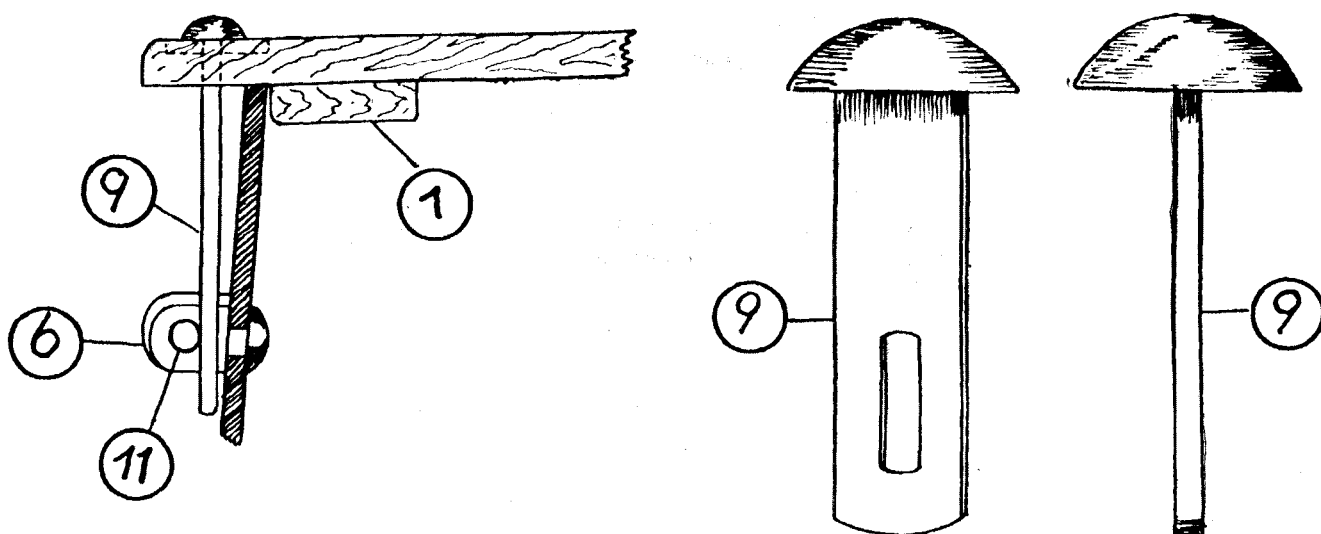
Zysluiting met zegelroeden

(zie artikel 9, punt 1)

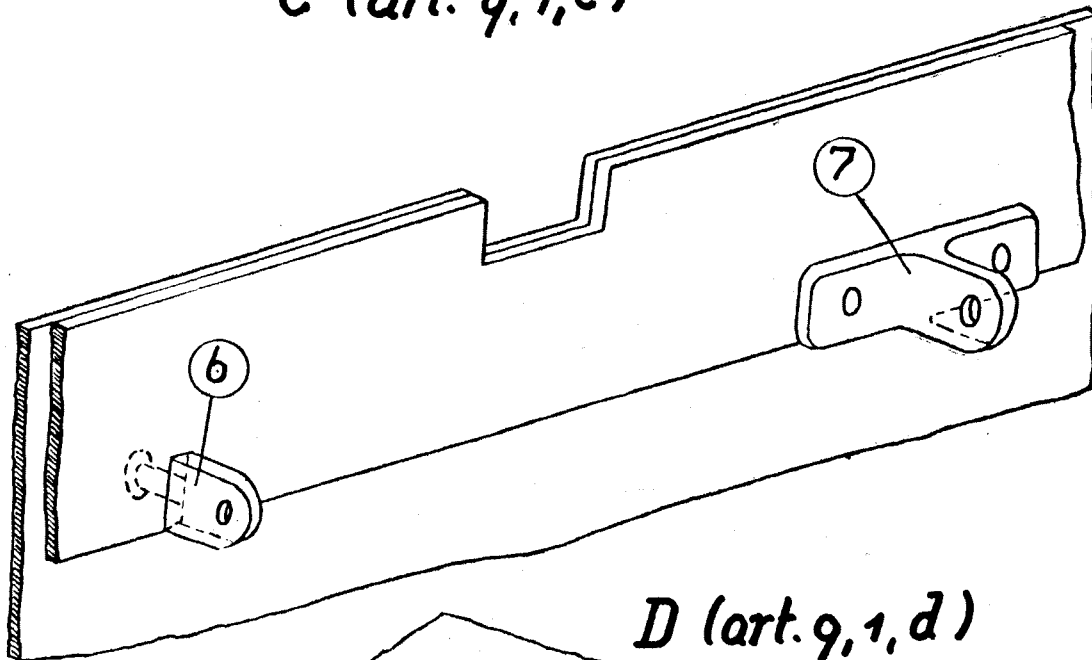
- A. Luik met zegelklep
- B. Luik met zegelpen
- C. Luikhoofd met sluitoogen
- D. Sluiting met zegelroeden
- E. Sluiting mit zegelpennen door van gaten voorziene profiel-ijzers
 - 1. Klomp
 - 2. Zegelklep
 - 3. Klinkbouten
 - 4. Zegelroede
 - 5. Verzegeling
 - 6. Geklonken of gelast sluitoog
 - 7. Geklonken sluitoog
 - 8. Gesmede kop
 - 9. Zegelpen
 - 10. Profiel-ijzer
 - 11. Gaten voor de zegelroede
 - 12. gaten voor de zegelpennen



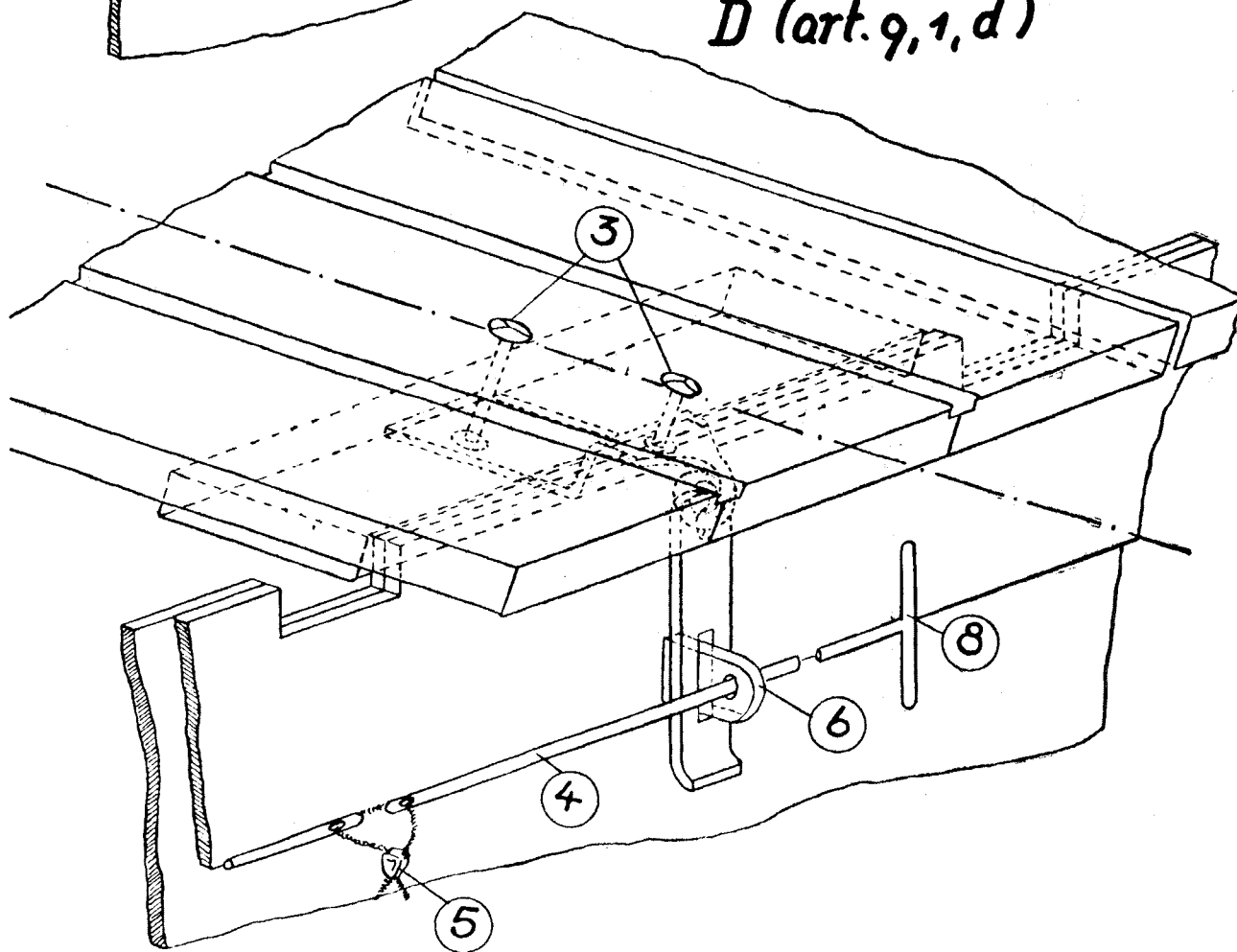
B (art. 9, 1, b)



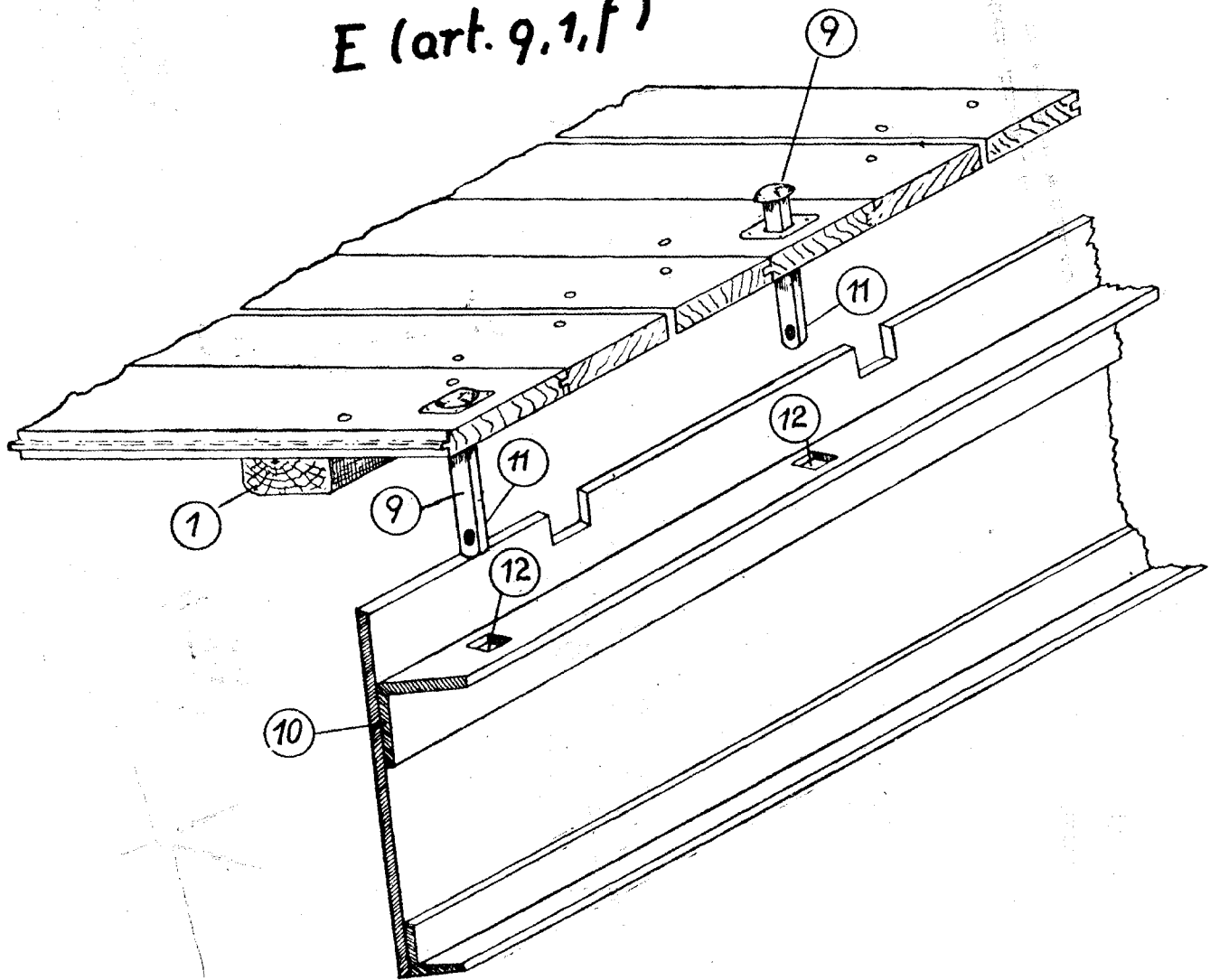
C (art. 9, 1, c)



D (art. 9, 1, d)



E (art. 9, 1, f)



III

Clôture latérale par fers en U

(voir article 9, chiffre 2)

- A. Fixation des fers en U à l'hiloire
- A₁, A₂, A₃ Détail de A
- B. Jonction des fers en U avec clavette
- B₁, B₂ Détail de B
- C. Jonction des fers en U avec boulon de liaison
- C₁ Détail de C
- D. Variante de A pour panneaux d'écouille en fer
1. Fer en U
 2. Taquet
 3. Came soudée
 4. Oeillets pour la clavette
 5. Languette
 6. Scellé ou plomb de douane
 7. Clavette
 8. Trou pour boulon de liaison
 9. Entaille dans le panneau
 10. Rainure dans le taquet
 11. Panneau en fer

Seitenverschluß mit U-Eisen

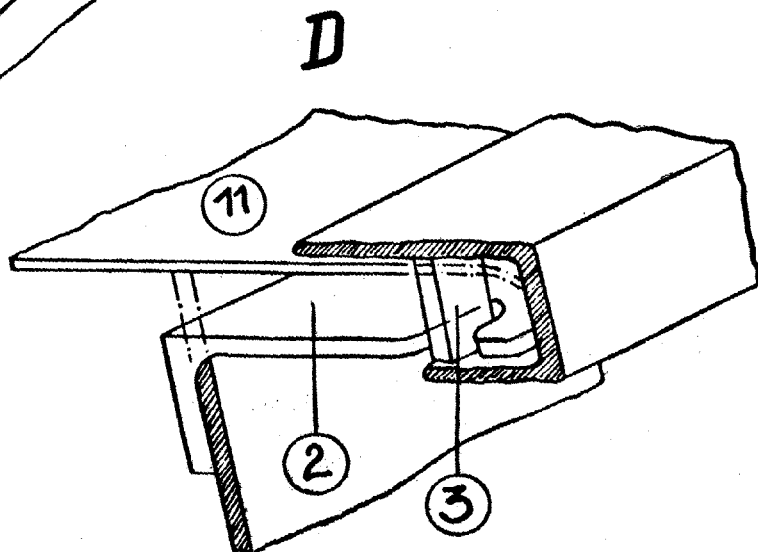
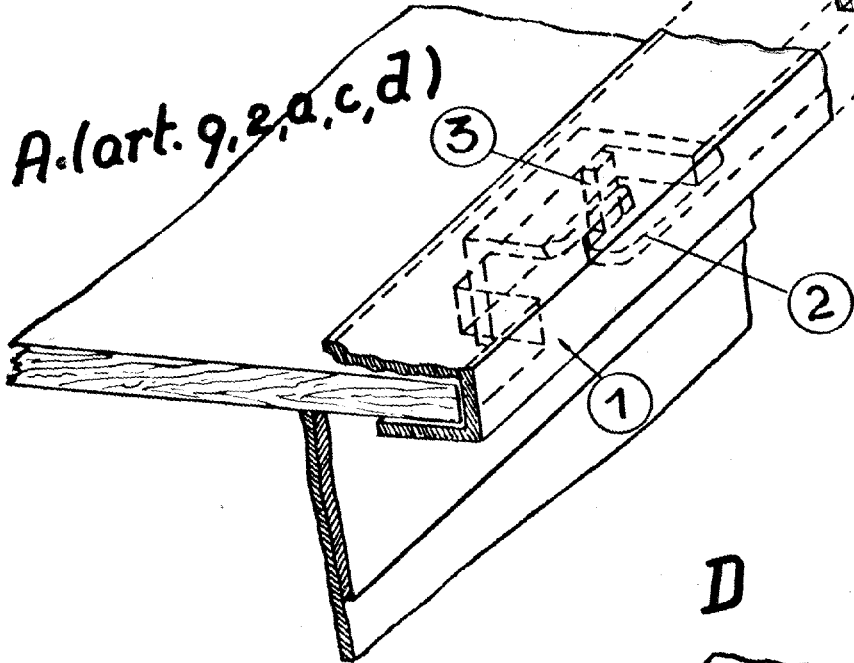
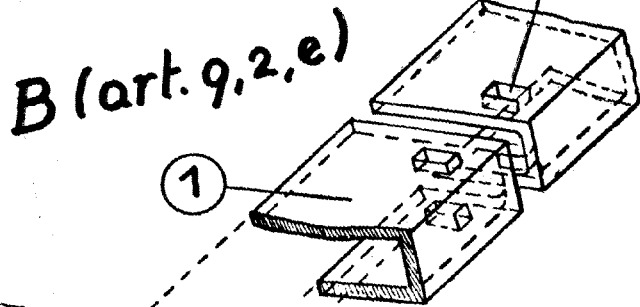
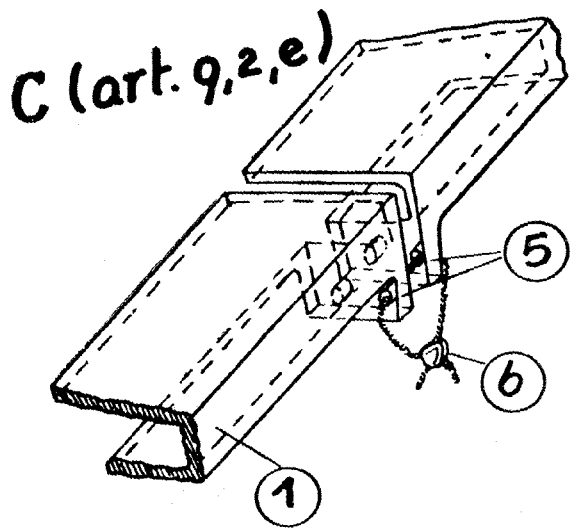
(siehe Artikel 9, Ziffer 2)

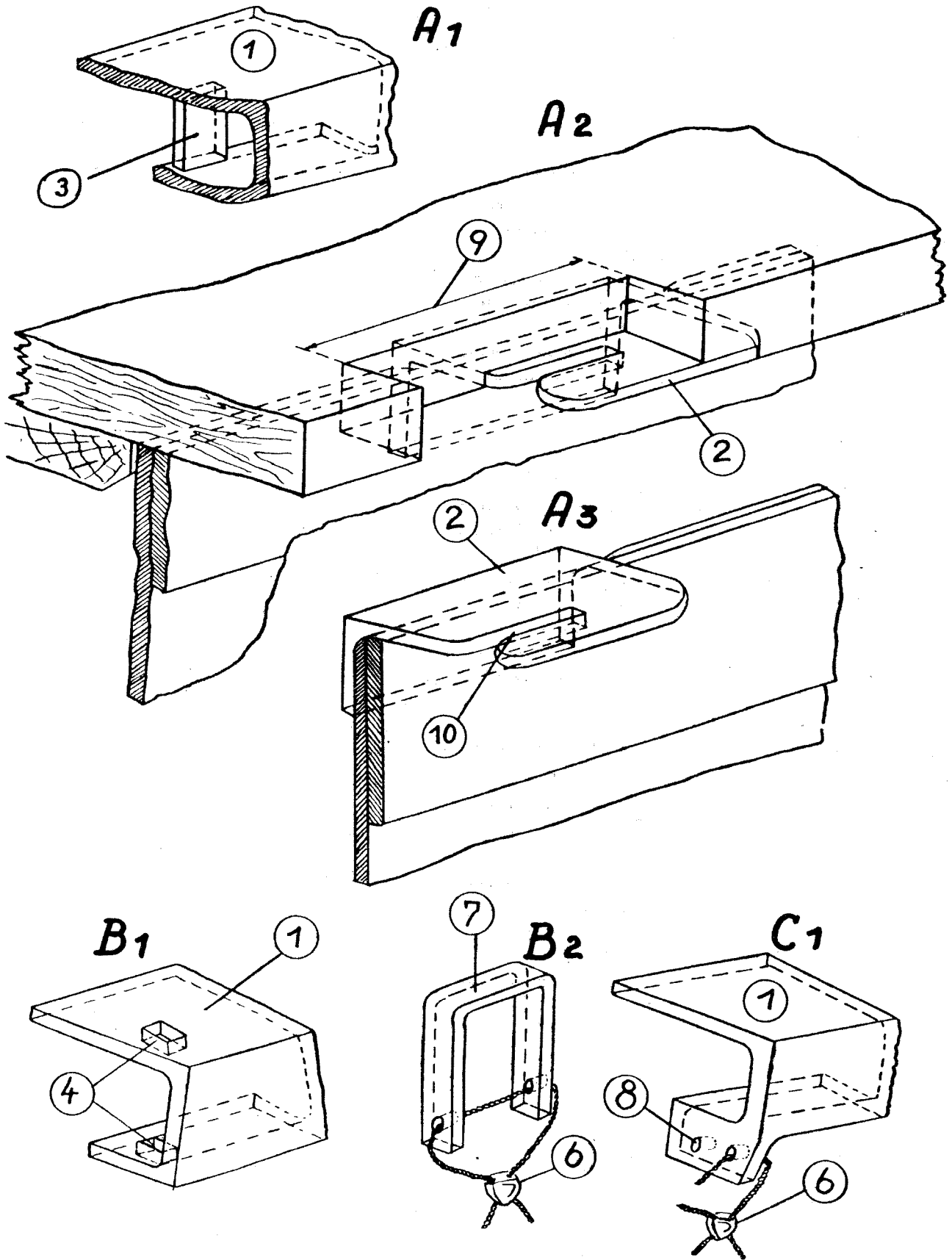
- A. Befestigung der U-Eisen am Lukenrahmen
- A₁, A₂, A₃ Details von A
- B. Verbindung der U-Eisen mit Splint
- B₁, B₂ Details von B
- C. Verbindung der U-Eisen mit Verbindungsbolzen
- C₁ Detail von C
- D. Variante von A für eiserne Lukendeckel
1. U-Eisen
 2. Krampe
 3. Angeschweißter Nocken
 4. Spalten für den Splint
 5. Verschlußflasche
 6. Zollsiegel oder Zollplombe
 7. Splint
 8. Loch für Verbindungsbolzen
 9. Aussparung im Lukendeckel
 10. Rinne in der Krampe
 11. Eiserner Deckel

Zy sluiting met U-ijzers

(zie artikel 9, punt 2)

- A. Bevestiging van de U-ijzers aan het luikhoofd
- A₁, A₂, A₃ Details van A
- B. Verbindung van de U-ijzers met sluitbeugel
- B₁, B₂ Details van B
- C. Verbindung van de U-ijzers met verbindingsbout
- C₁ Detail van C
- D. Variant van A voor ijzern luiken
1. U-ijzers
 2. Klamp
 3. Gelaste sluitnok
 4. Gaten voor de sluitbeugel
 5. Omgebogen tong
 6. Verzegeling
 7. Sluitbeugel
 8. Gat voor verbindingsbout
 9. Uitsparing in het luik
 10. Gleuf in de klamp
 11. Ijzeren luik





IV

Clôture latérale par cornières

(voir article 9, chiffre 3)

- A. Fixation des cornières
- B. Fixation des taquets
 - 1. Cornières
 - 2. Taquet en T rivé sur l'hiloire
 - 3. Ouverture en forme de T
 - 4. Languettes
 - 5. Scellé ou plomb de douane
 - 6. Trous pour boulon de liaison
 - 7. God

Seitenverschluß mit Winkeleisen

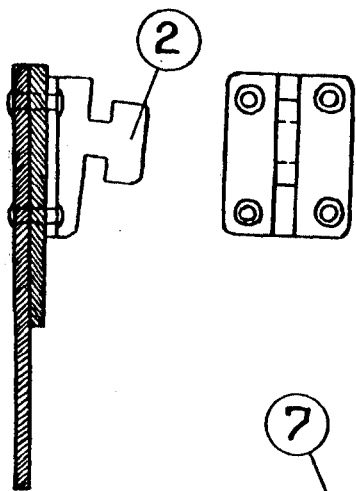
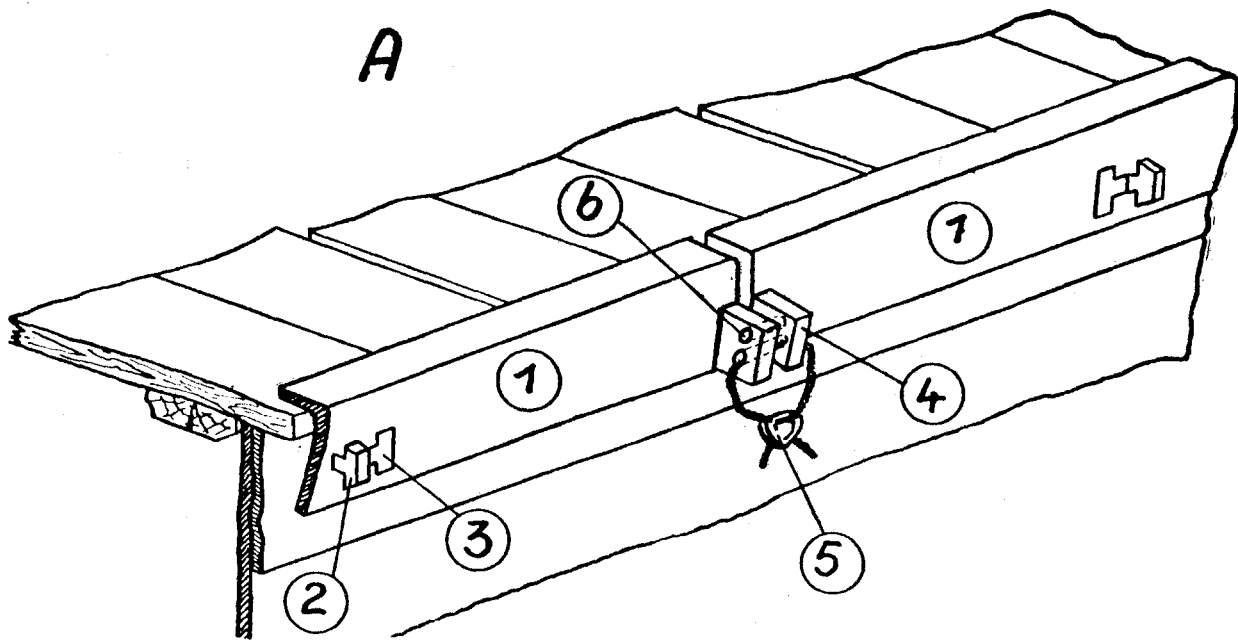
(siehe Artikel 9, Ziffer 3)

- A. Befestigung der Winkeleisen
- B. Befestigung der Krampen
 - 1. Winkeleisen
 - 2. Krampe in T-Form an den Lukenrahmen genietet
 - 3. Öffnung in T-Form
 - 4. Verschußblasche
 - 5. Zollsiegel oder Zollplombe
 - 6. Löcher für den Verbindungsbolzen
 - 7. Merkring

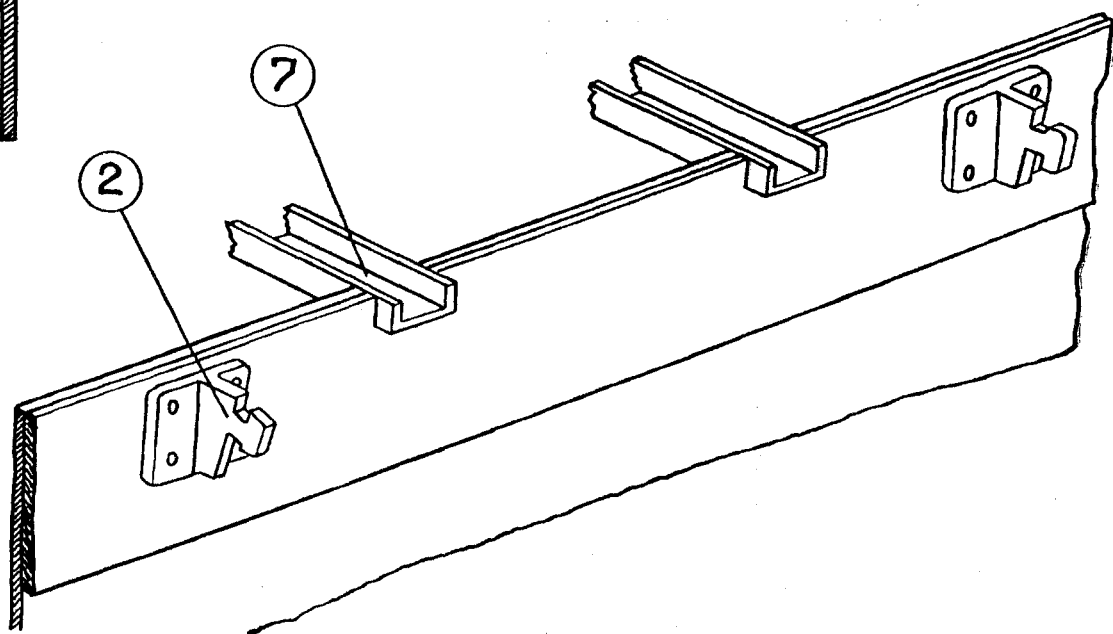
Zysluiting met hoek-ijzers

(zie artikel 9, punt 3)

- A. Bevestiging van de hoekijzers
- B. Bevestiging van de nokken
 - 1. Hoekijzers
 - 2. T-vormige nok geklonken aan het luikhoofd
 - 3. T-vormige opening
 - 4. Omgebogen tongen
 - 5. Verzegeling
 - 6. Gaten voor verbindingsbout
 - 7. Merkel



B



V

Clôture des écoutilles par le dessus

(voir article 10)

- A. Clôture d'une cale par le dessus
- B. Détail de la clôture, au moyen de goupilles
 - 1. Surbau
 - 2. Panneau d'écoutille
 - 3. Tringles
 - 4. Oeillets
 - 5. Goupille
 - 6. Scellé ou plomb de douane

Oberverschluß der Ladeluken

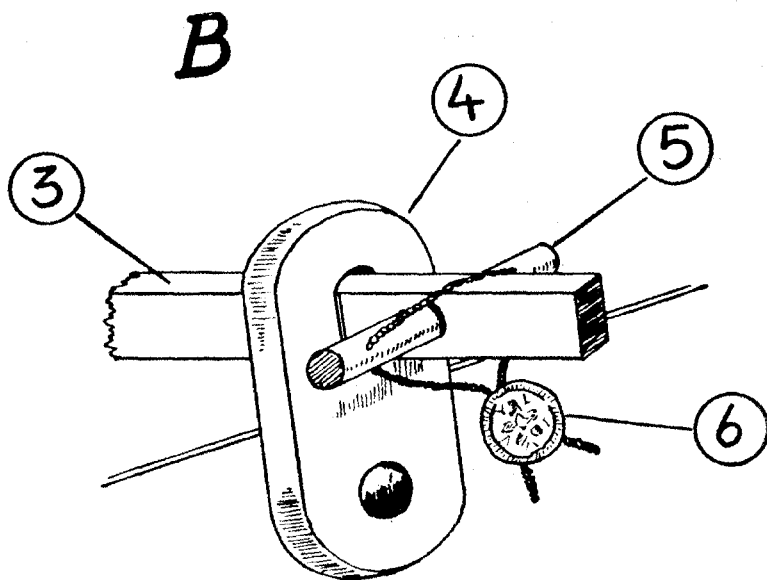
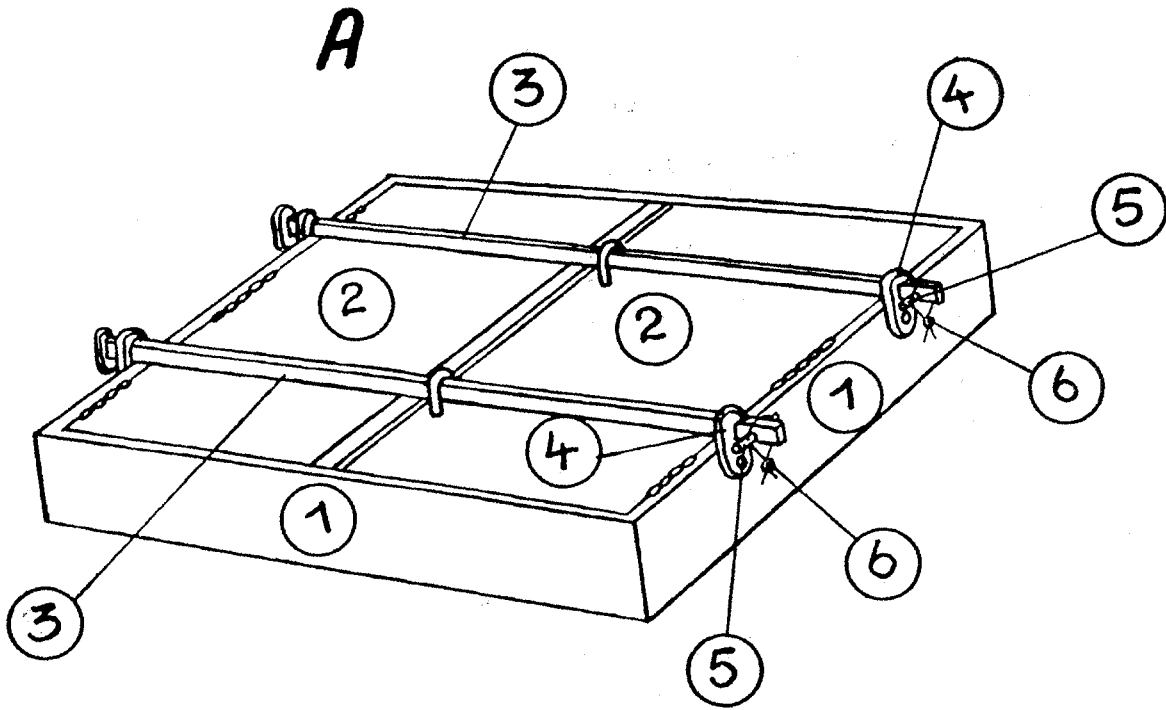
(siehe Artikel 10)

- A. Oberverschluß einer Ladelupe
- B. Detail des Verschlusses mittels Querbolzen
 - 1. Lukenrahmen
 - 2. Lukendeckel
 - 3. Verschlußstangen
 - 4. Ösen
 - 5. Bolzen
 - 6. Zollsiegel oder Zollplombe

Bovensluiting der Luiken

(zie artikel 10)

- A. Bovensluiting van een luik
- B. Detail van de sluiting met sluitbout
 - 1. Luikhoofd
 - 2. Luik
 - 3. Sluitstangen of sluitbalken
 - 4. Ogen
 - 5. Sluitbout
 - 6. Verzegeling



VI

Clôture par bâchage

(voir article 12)

- A. Piton de clôture avec oeillet
- B. Clôture par brides en fer plat avec oeillet
- C. Clôture par piton avec double tenon
- D. Bâche avec oeillets

Verschluß durch Deckkleider

(siehe Artikel 12)

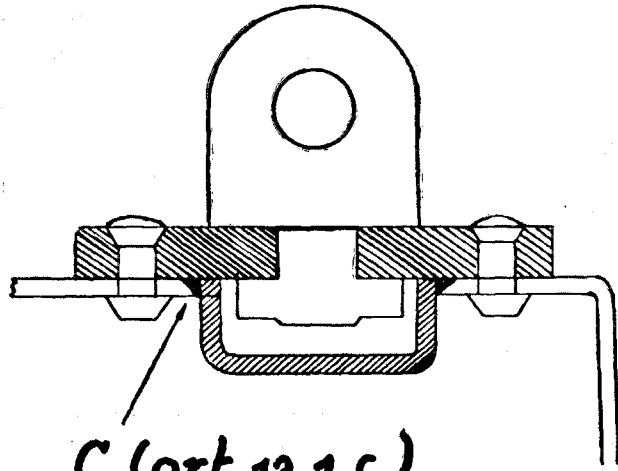
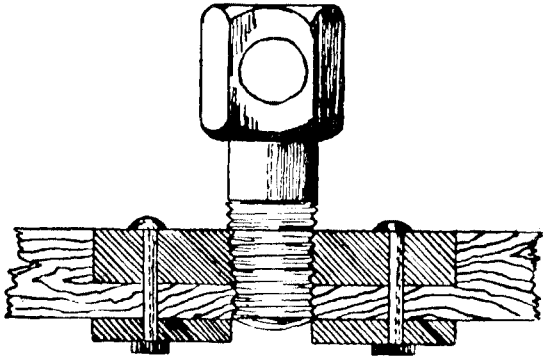
- A. Verschlußöse mit Schraubengewinde
- B. Verschluß durch Bügel aus Flacheisen und Verschlußösen
- C. Verschluß durch Verschlußöse mit doppel-seitigem Bart
- D. Deckkleid mit metallenen Augen

Sluiting met Dekzeilen

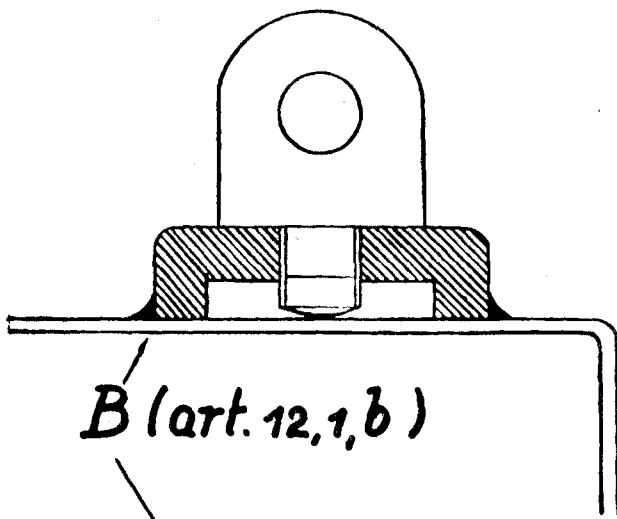
(zie artikel 12)

- A. Sluitoog met schroefdraad
- B. Sluiting met sluitogen in beugels
- C. Sluiting met sluitogen met bajonetsluiting
- D. Dekzeil met metalen ogen

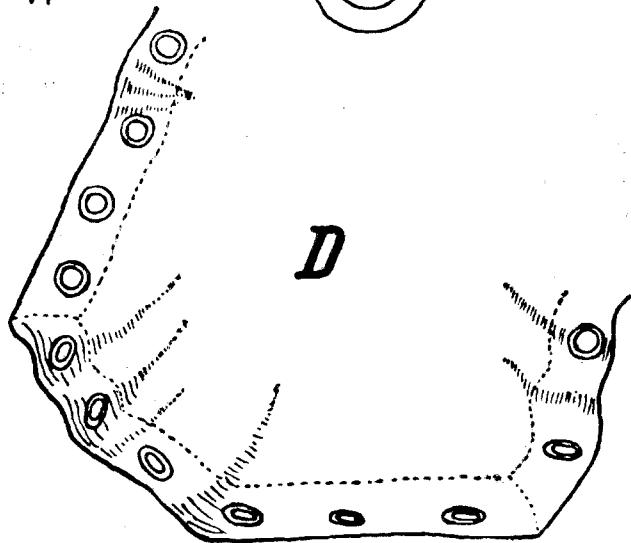
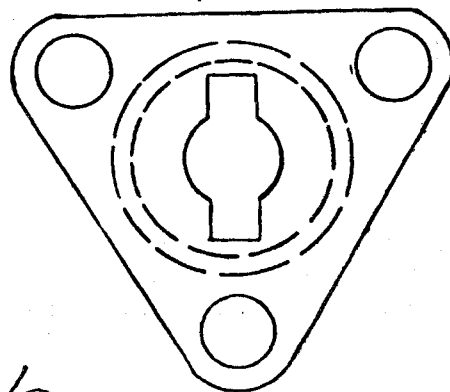
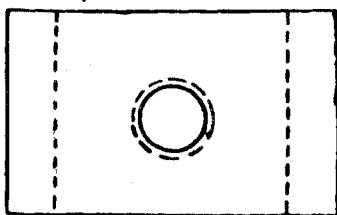
A (art. 12,1,a)



C (art. 12,1,c)



B (art. 12,1,b)



D

Anlage 4

**Certificat d' aptitude à la clôture douanière.
Anerkenntnis über die Zollverschluffähigkeit.
Certificaat van Geschiktheid voor Douaneversluiting.**

No. Changement de nom
Namenswechsel
Naamsverandering

Nom du bâtiment:
Name des Fahrzeugs:
Naam van het schip:

Lieu d'immatriculation, d'enregistrement ou port d'attache:
Eintragungsort oder Heimathafen:
Plaats van inschrijving of thuis haven:

No. et lettres caractéristiques du certificat de visite ou de jaugeage:
Nr. und Buchstaben des Schiffsattestes oder des Eichscheins:
Nr. en letters van scheepcertificaat of meetbrief:

Bois	ou-et	fer	Porteur	Chaland	Remorqueur
Holz	oder-und	Eisen	Güterboot	Schleppschiff	Schlepper
Hout	of-en	Ijzer	Vrachtboot	Sleepschip	Sleepboot

Portée en lourd ou déplacement:
Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung:
Draagvermogen of waterverplaatsing:

Date d'inscription au registre douanier:
Datum der Einschreibung im Zollregister:
Datum van inschrijving in het douane-register:

Autorité douanière compétente:
Zuständige Zollbehörde:
Bevoegd douanekantoor:

Annexes
Anlagen
Bijlagen

**Cachet
Stempel
Stempel**

Anlage 5

Livret de clôture douanière No. . . .

Zollverschlubuch Nr. . . .

Boek van Douaneversluiting Nr. . . .

du bâtiment: (nom et catégorie)
des Schiffes: (Name und Art)
van het schip: (naam en type)

Propriétaire:
Schiffseigner:
Eigenaar van het schip:

Certificat de clôture No.
Verschlußanerkennnis Nr.
Verzegelingscertificaat Nr.

délivré par le 19
ausgestellt durch den 19
uitgereikt door de 19

Ce livret contient pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boek bevat bladzijden.

Validé par l'autorité douanière compétente:
Bestätigt durch die zuständige Zollbehörde:
Geldig verklaard door het bevoegde douanekantoor:

Mode d'emploi

- | | |
|--|--|
| <p>1) Le livret de clôture douanière est divisé en trois parties:
— Partie I — Constats relatifs aux examens complets des dispositifs de clôture et aux inspections ultérieures.
— Partie II — Observations relatives aux dispositifs de clôture.
— Partie III — Appositions, remplacements et retraits des scellés ou plombs de douane.</p> <p>2) Dans la partie I, doivent être mentionnés le premier examen complet et les examens ultérieurs.</p> <p>3) Les inscriptions portées dans les colonnes 3 et 4 de la partie III, doivent toujours préciser l'état des scellés ou des plombs de tout le bâtiment.
En cas d'enlèvement ou de remplacement des scellés ou plombs de certaines cales, il y a lieu d'inscrire dans les colonnes 3 et 4 le dispositif des nouvelles fermetures, ainsi que le nombre et la nature des plombs ou scellés maintenus et les cales auxquelles ils se trouvent.</p> <p>4) Lorsqu'un bâtiment est contrôlé par un fonctionnaire d'un poste de douane fluviale, la vérification doit faire l'objet, dans la partie III du livret, d'une mention particulière.</p> <p>5) Les défauts constatés à l'occasion des contrôles visés aux chiffres 2 à 4, sont inscrites dans la partie II, avec l'indication du délai dans lequel elles doivent être éliminées.
Ces observations seront faites sous signature des fonctionnaires avec l'indication de leur poste d'affec-</p> | <p>tion. Le délai fixé pour éliminer les défauts sera souligné en rouge. Des renvois à ces observations seront portés dans les parties I (colonne 3), et III (colonne 13).</p> <p>6) Le propriétaire ou conducteur du bâtiment doit reconnaître et accepter:
a) dans la partie I (colonne 5), le résultat des examens complets;
b) dans la partie II (colonne 6), les critiques aux dispositifs de fermeture et les délais pour s'y conformer;
c) dans la partie III (colonne 7), le nombre des scellés ou plombs apposés.</p> <p>7) Le propriétaire ou conducteur du bâtiment doit faire disparaître dans les délais fixés, les défauts constatés et consignés dans la partie II.</p> <p>8) Le livret de clôture douanière, placé avec le certificat d'aptitude dans une couverture imperméable, doit se trouver à bord du bâtiment, pour être présenté immédiatement à toute réquisition des fonctionnaires de l'Administration des Douanes.
Lorsque le livret est rempli ou détérioré, il doit être remplacé en temps opportun. Les mentions relatives aux défauts auxquelles il n'a pas encore été remédié seront transcrites à la partie II et les inscriptions relatives au dernier examen complet à la partie I du nouveau livret. Dans le délai d'un mois, l'ancien livret est, soit adressé au bureau des douanes qui a délivré le certificat d'aptitude, soit remis pour transmission à ce bureau, à l'un des postes de douane intéressés au trafic des bâtiments du Rhin.</p> |
|--|--|

Anleitung zum Gebrauch.

1. Das Verschlusbuch ist in drei Abteilungen zu führen:
 - Abt. I: Nachweis der Vollprüfungen der Verschlusseinrichtung.
 - Abt. II: Beanstandungen.
 - Abt. III: Anlegung und Abnahme der Verschlüsse.
2. In Abt. I sind die erstmalige Vollprüfung und die nachträglichen Prüfungen zu vermerken.
3. Die Eintragungen in Abt. III, Sp. 3/4 müssen jeweils den Zustand des Verschlusses des ganzen Schiffes ausweisen. Bei Lösung und Erneuerung von Verschlüssen einzelner Laderäume ist in Sp. 3/4 unter der Angabe der neuangelegten Verschlüsse auch die Zahl und Art der belassenen Verschlüsse und der Räume, an denen sie sich befinden, anzugeben.
4. Wird ein Schiff durch Beamte der Zoll-Schiffsstationen überholt, so ist die Überholung in Abt. III des Verschlusbuches mit besonderer Eintragung zu vermerken.
5. Bei den Prüfungen zu 2—4 festgestellte Mängel sind unter Angabe der Frist, innerhalb welcher diese Mängel zu beseitigen sind, in Abt. II zu vermerken. Die Vermerke sind von den Beamten unter Angabe ihrer Dienststelle unterschriftlich zu vollziehen. Die zur Beseitigung der Mängel gestellte Frist ist mit Rotstift zu unterstreichen. In Abt. I, Sp. 3 und Abt. III, Sp. 13 ist auf diese Vermerke zu verweisen.
6. Der Schiffseigner oder Schiffsführer hat anzuerkennen:
 - a) in Abt. I (Sp. 5) das Ergebnis der Vollprüfungen,
 - b) in Abt. II (Sp. 6) die Beanstandungen der Verschlusseinrichtung und die Frist zu ihrer Beseitigung,
 - c) in Abt. III (Sp. 7) die Zahl der angelegten Verschlüsse.
7. Der Schiffseigner oder Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß die in Abt. II vermerkten Beanstandungen innerhalb der gestellten Frist beseitigt werden.
8. Das Verschlusbuch ist an Bord des Schiffes stets greifbar in einer wasserdichten Umschließung mit dem Anerkennnis über die Verschluffähigkeit aufzubewahren und den Beamten der Zollverwaltung auf Anfordern vorzulegen. Ist das Verschlusbuch aufgebraucht oder durch Beschädigung unbrauchbar geworden, so ist es rechtzeitig durch ein neues zu ersetzen. Es ist, nachdem die unerledigten Vermerke über Beanstandungen in Abt. II und die Eintragungen über die letztmalige Vollprüfung in Abt. I in das neue Verschlusbuch übertragen worden sind, innerhalb eines Monats der Zollbehörde, die das Verschlubanerkennnis ausgestellt hat, zu übersenden oder zur Weiterleitung an diese einer am Rheinschiffsverkehr beteiligten Zollstelle zu übergeben.

Aanwijzing voor het gebruik.

1. Het boek van douaneversluiting is in drie delen verdeeld:
 - deel I Verslagen omtrent de volledige onderzoeken van de versluitingsinrichting en van de later ingestelde onderzoeken
 - deel II Opmerkingen omtrent de versluitingsinrichting
 - deel III Aanbrengen, vervangen en afnemen der loden of zegels.
 2. In deel I, moeten het eerste volledige onderzoek en de latere onderzoeken worden vermeld.
 3. De inschrijvingen in de kolommen 3 en 4 van deel III moeten altijd de toestand der zegels of loden van het gehele vaartuij aangeven. In geval van afnemen of vervangen der zegels of loden van bepaalde ruimen moeten in de kolommen 3 en 4 naast aanduiding der nieuw aangebrachte zegels of loden eveneens het aantal en de aard der intact gebleven zegels of loden en der ruimen waar zij zich bevinden worden aangegeven.
 4. Wanneer een vaartuij door een ambtenaar der rivierdouane wordt onderzocht, dan moet het onderzoek in deel III van het boek van douaneversluiting met een bijzondere aantekening worden vermeld.
 5. Gebreken welke bij de onder 2) — 4) bedoelde onderzoeken worden vastgesteld moeten in deel II worden ingeschreven met vermelding van de termijn binnen welke zij moeten worden verholpen. Deze inschrijvingen moeten door de ambtenaren onder vermelding van hun standplaats worden ondertekend.
De voor het verholpen der gebreken gestelde termijn moet in rood worden onderstreept.
- In deel I, kolom 3, en in deel III, kolom 13, moet naar deze inschrijvingen worden verwezen.
6. De eigenaar of schipper van het vaartuij moet met zijn handtekening als juist erkennen:
 - a) in deel I (kolom 5), de uitslag der volledige onderzoeken;
 - b) in deel II (kolom 6), de bezwaren tegen de versluitingsinrichting en de termijn voor het verholpen daarvan.
 - c) in deel III (kolom 7), het aantal der aangebrachte zegels of loden.
 7. De eigenaar of schipper van het vaartuij moet zorg dragen voor het verholpen der in deel II ingeschreven gebreken binnen de gestelde termijn.
 8. Het boek van douaneversluiting moet aan boord van het vaartuij zoodanig in een waterdicht omslag tezamen met het certificaat van geschiktheid voor douaneversluiting worden bewaard, dat het op aanvraag de douaneambtenaren onmiddellijk kan worden overgelegd.
Wanneer het boek is volgeschreven of door beschadiging onbruikbaar is geworden, moet het tijdig door een nieuw worden vervangen.
Het oude boek moet, nadat de inschrijvingen van de nog niet opgeheven bezwaren in deel II en de inschrijvingen omtrent het laatste volledige onderzoek in deel I in het nieuwe boek zijn overgenomen, binnen een maand aan het douanekantoor, dat het certificaat van geschiktheid voor douaneversluiting heeft afgegeven, worden toegezonden of, ter verdere verzending daarheen, aan een ander bij de Rijnvaart betrokken douanekantoor worden afgegeven.

PARTIE I**TEIL I****DEEL I**

Attestations relatives aux examens complets et aux inspections ultérieures (art. 2, 5, 6, 8 et 10 du règlement).

Nachweis der Vollprüfungen und der nachträglichen Prüfungen (Art. 2, 5, 6, 8 und 10 der Ordnung).

Verlagen omtrent de volledige onderzoeken en de later ingestelde onderzoeken (art. 2, 5, 6, 8 en 10 van het reglement).

(Seiten 4 bis n)

PARTIE I. Attestations relatives aux examens complets et aux inspections ultérieures.

TEIL I. Nachweis der Vollprüfungen und der nachträglichen Prüfungen.

DEEL I. Verlagen omtrent de volledige onderzoeken en later ingestelde onderzoeken.

No. d'ordre Laufd. Nr. Volg. Nr.	Date Datum Datum	Résultats de l'examen Ergebnis der Prüfung Uitslag van het onderzoek.	Nom de l'agent, sceau Name des Prüfungsbeamten, Dienststempel. Naam v. d. douaneambtenaar, stempel	Visa du propriét. ou conducteur Anerkennung d. Schiffseigners oder Führers. Handtekening van eigenaar of schipper
1	2	3	4	5

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Beilage 2 zur Zollverschlusordnung zu erwähnen.

Zoo dikwijls dit mogelijk is, moeten bij de inschrijving de toepasselijke artikelen van bijlage 2 van het Reglement voor de douanever-sluiting worden vermeld.

PARTIE II

TEIL II

DEEL II

Observations relatives aux dispositifs de clôture.
 Beanstandungen an der Verschlusseinrichtung.
 Opmerkingen omtrent de versluitingsinrichting.

(Seiten n + 2 und folgende gerade bis m)

PARTIE II. Observations relatives aux dispositifs de clôture.

TEIL II. Beanstandungen an der Verschlusseinrichtung.

DEEL II. Opmerkingen omtrent de versluitingsinrichting.

(Linke Seite)

No. d'ordre Laufd. Nr. Volg. Nr.	Date Datum Datum	Observations Beanstandungen Opmerkingen	Délai pour la remise en état. Beseitigungsfrist Termijn v. herstelling	Nom de l'agent, sceau Name des Zollbeamten, Dienststempel Naam v. d. douaneambtenaar, stempel
1	2	3	4	5

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Beilage 2 zur Zollverschlusordnung zu erwähnen.

Zoo dikwijls dit mogelijk is, moeten bij de inschrijving de toepasselijke artikelen van bijlage 2 van het Reglement voor de douaneversluiting worden vermeld.

(Seiten n + 3 und folgende ungerade bis m)

(Rechte Seite)

Visa du conducteur. Anerkennung d. d. Schiffsführer. Handtekening van de schipper	La remise en état a été constatée Die Beseitigung der Mängel ist festgestellt Herstelling heeft plaats gehad			Observations Bemerkungen Opmerkingen
	No d'ordre Laufd. Nr. Volg. Nr.	Date Datum Datum	Nom de l'agent, sceau Name des Zollbeamten, Dienststempel Naam van de douaneambtenaar, stempel	
6	7	8	9	10

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Beilage 2 zur Zollverschlusordnung zu erwähnen.

Zoo dikwijls dit mogelijk is, moeten bij de inschrijving de toepasselijke artikelen van bijlage 2 van het Reglement voor de douaneversluiting worden vermeld.

PARTIE III
TEIL III
DEEL III

Appositions, modifications, remplacements et retraits des
scellés ou plombs

Anlegung, Ersetzung und Abnahme der Verschlüsse

Aanbrengen, vervangen en afnemen der loden of zegels

(Seiten m + 2 und folgende gerade)

PARTIE III. Appositions, modifications, remplacements et retraits des scellés ou plombs.

TEIL III. Anlegung, Ersetzung und Abnahme der Verschlüsse.

DEEL III. Aanbrengen, vervangen en afnemen der loden of zegels.

(Linke Seite)

A. Appositions de scellés ou plombs (Rempl.) A. Anbringung der Verschlüsse (Ersetzung) A. Aanbrengen van loden of zegels (Vervanging)						
No. d'ordre Laufd. No. Volg. No.	Date Datum Datum	a) No. d. cales a) Raum Nr. a) Luik Nr. b) Portée b) Decklast b) Deklast	Nombre d. plombs Anzahl der Bleie Aantal zegels	Modèle et No. des pinces Modell u. Nr. der Zange Model en Nr. v. d. tang	Nom de l'agent, sceau Name des Zollbeamten, Dienststempel Naam v. d. Douaneambtenaar, stempel	Visa du conducteur Anerkennung d. d. Schiffsführer Handtekening v. d. schipper
1	2	3	4	5	6	7

(Seiten m + 3 und folgende ungerade)

(Rechte Seite)

B. Retraits de scellés ou plombs. B. Abnahme der Verschlüsse. B. Afnemen der loden of zegels.					
No. d'ordre Laufd. Nr. Volg. Nr.	Date Datum Datum	a) No. d. cales a) Raum Nr. a) Luik Nr. b) Portée b) Decklast b) Deklast	Nombre et état d. plombs Anzahl und Beschaffenheit der Bleie Aantal en toestand d. zoegels	Nom de l'agent, sceau Name des Zollbeamten, Dienststempel Naam v. d. Douaneambtenaar, stempel	Observations Bemerkungen Opmerkingen
8	9	10	11	12	13

Der auf Grund des im November 1949 erschienenen Europäischen Zolltarifschemas
ausgearbeitete

Entwurf eines Deutschen Zolltarifs

Ist in der von der Deutschen Bundesregierung als Grundlage für internationale
Zollverhandlungen genehmigten Fassung lieferbar. In diesem Zolltarif-Entwurf sind
die vorgeschlagenen Zolltarifsätze enthalten.

202 Seiten, DIN A 4, Preis DM 10.— zuzüglich Versandgebühren.

Bestellungen sind zu richten an den **Bundesanzeiger, Köln/Rh. 1, Postfach**

Bundeszollblatt

Ab 1. Juli 1950 wird vom Bundesministerium der Finanzen ein Bundeszollblatt herausgegeben. Dieses wird in folgende Abschnitte aufgliedert:

Allgemeine Sachen, die Zölle, Verbrauchsteuern und Monopole gemeinschaftlich betreffend;
Zölle und sonstiger Verkehr mit dem Ausland;
Verbrauchsteuern und Monopole;
Sonstige Nachrichten;
Nichtamtlicher Teil.

Das Bundeszollblatt erscheint in zwangloser Folge in zwei Ausgaben mit gleichem Inhalt — Ausgabe A mit zweiseitigem, Ausgabe B mit einseitigem Druck. Fortlaufender Bezug nur durch die Post. Der Bezugspreis beträgt für Ausgabe A 2,40 DM, für Ausgabe B 3,20 DM vierteljährlich zuzüglich Zustellgebühr. Einzelnummern können gegen Voreinsendung von 0,40 DM (Ausgabe A) bzw. 0,50 DM (Ausgabe B) für jedes Heft auf das Postscheckkonto „Bundesanzeiger“, Köln/Rh., 83 400, bezogen werden.

Um eine rechtzeitige Belieferung zu gewährleisten, wird empfohlen, die Bestellung beim Postamt baldmöglichst vorzunehmen.